This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Aus
400
15

0. 15

Harvard College Library

BOUGHT WITH GIFTS RECEIVED
THROUGH THE COMMITTEE
APPOINTED BY THE BOARD
OF OVERSEERS TO VISIT THE
DEPARTMENT OF ECONOMICS

Handausgabe

der

österreichischen Gesetze

und

Verordnungen.

Heft 19

Die Bestimmungen der neuen Handelsverträge und der Vereinbarungen mit Ungarn sowie der Staatsverträge

über das

Eisenbahntarifwesen

dargestellt von

Dr. Fritz Zadnik.

Wien 1908.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

[redacted]

6

Die Bestimmungen der neuen Handelsverträge und der Vereinbarungen mit Ungarn sowie der Staatsverträge

über das

Eisenbahntarifwesen

dargestellt von

Dr. Jritz Badnik.

Wien 1908.

Aus der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Ams 400.15

HARVARD COLLEGE LIBRARY
GIFT OF THE
OVERSEERS COMMITTEE
TO VISIT THE
DEPARTMENT OF ECONOMICS
May 12, 1930

Vorwort.

Der Ablauf zahlreicher Handelsverträge und die lebhafte handelspolitische Bewegung der letzten Jahre haben zum Abschlusse einer ganzen Reihe von neuen Handelsverträgen geführt.

Hiedurch sind die für Österreich-Ungarn bedeutsamsten internationalen Handelsbeziehungen in vielen Beziehungen auf neue Grundlagen gestellt worden. Obwohl die Bewegung noch nicht ihren Abschluß gefunden hat, sind doch bereits mehrere neue Verträge in Kraft getreten, so daß die Möglichkeit einer verläßlichen Information über die neuen Handelsvereinbarungen als ein unabweisliches Bedürfnis empfunden wird.

Die den Eisenbahnen in der modernen Volkswirtschaft zugedachte Rolle bringt es mit sich, daß in den Handelsverträgen auch Bestimmungen enthalten sind, welche sich auf den wechselseitigen Verkehr der Eisenbahnen beziehen und den Zweck verfolgen, auf Eisenbahnen in bezug auf Preis, Art und Zeit der Beförderung den Bewohnern und Gütern der Vertragsstaaten eine tunlichst gleichartige Behandlung zu sichern.

Eine übersichtliche Darstellung dieser Bestimmungen ist Gegenstand des vorliegenden Buches. Mit Rücksicht auf die nahen Wechselbeziehungen jedoch, welche zwischen den

Handelsverträgen und den neuen Ausgleichsvereinbarungen mit Ungarn bestehen, erschien es geboten, auch die Vereinbarungen über die Handels- und Verkehrsbeziehungen zu den Ländern der heiligen ungarischen Krone in Betracht zu ziehen. Gleichzeitig wurde auch der Versuch unternommen, alle wichtigeren internationalen Vereinbarungen staatsrechtlichen Charakters, soweit sie das Gebiet der Eisenbahntarifpolitik berühren, zusammenzufassen.

Wenn man sich nämlich den Stand dieser Vereinbarungen vergegenwärtigt, so zeigt es sich, daß konstitutive Bestimmungen in dieser Richtung in verschiedenen Traktaten des internationalen Rechtes zerstreut sind.

Schon die einzelnen Staatsverträge über Eisenbahnanschlüsse mit fremden Staaten sowie über die Betriebsführung ausländischer Bahnen auf österreichischem Gebiete enthalten häufig gewisse Abmachungen über die einheitliche Anlage und Festsetzung der Beförderungspreise und dergleichen, also Vereinbarungen ausgesprochen tarifpolitischen Inhaltes, welche für die Festsetzungen der Handelsverträge vorbildlich waren.

Diese Vereinbarungen sind aber naturgemäß, weil au die betreffenden Teilstrecken beschränkt, zumeist nur von partikulärer Bedeutung, wenn auch einzelnen eine besondere tarifpolitisch sehr bedeutsame Rolle zukommt.

Von besonderer Bedeutung für das Gebiet der Tarifpolitik sind die betreffenden Partien des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, welches bekanntlich mehrere grundlegende Bestimmungen enthält, die sich mit den Elementen der internationalen Tarifpolitik befassen. Diese Partien mußten daher in erster Reihe zur Darstellung gelangen. Es ergibt sich sohin als Inhalt des vorliegenden Werkes: Internationales Übereinkommen, Handelsverträge, Ausgleichsvereinbarungen und Staatsverträge. Zu den Handelsverträgen kommt noch zu bemerken, daß dieselben mit den

Balkanstaaten, mit Ausnahme von Serbien, bisher nicht zum Abschlusse gebracht werden konnten. Um die Ausgabe dieses Buches nicht weiter zu verzögern, mußte daher von der Aufnahme dieser Verträge in die vorliegende Sammlung abgesehen werden. Die Ausgabe dieser Verträge in Form eines Nachtrages bleibt jedoch einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Wien, im September 1908.

Inhalts-Übersicht.

Seite

I. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 1

Erörterung der Bestimmungen 4

II. Handelsverträge 8

Zusatzvertrag zum Handels- und Zollvertrage mit dem Deutschen Reiche 8
Schlußprotokoll 11
Übereinkommen über die Zollabfertigung 12
Begründung zur Regierungsvorlage 17

Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Rußland 21
Schlußprotokoll 26
Begründung zur Regierungsvorlage 28

Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Italien 30
Schlußprotokoll 35
Übereinkommen über die Zollabfertigung 37
Begründung zur Regierungsvorlage 47

Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Belgien 49

Handelsvertrag mit der Schweiz 52
Übereinkommen über die Zollabfertigung 54
Begründung zur Regierungsvorlage 59

Handelsvertrag mit Serbien 61

Erörterung der Handelsverträge 63
Gleichartige Behandlung der beiderseitigen Provenienzen 63
Währung der Tarife 66
Verpflichtung zur Herstellung von direkten Tarifen . . 66

Seite

III. Ausgleichsvereinbarungen . . . 79

Gesetz vom 30. Dezember 1907, R. G. Bl. Nr. 278 . . . 79
Vertrag, betreffend die Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen 81
Schlußprotokoll 86
Übereinkommen zwischen den k. k. österr. Staatsbahnen und den königl. ung. Staatseisenbahnen, betreffend die Grundsätze für die Bildung und Verteilung der direkten Tarife 89
Protokoll über die Durchführung des obigen Übereinkommens 94
Provisorisches Übereinkommen vom Jahre 1868 . . . 101
Gesetz vom 30. Dezember 1907, R. G. Bl. Nr. 281 . . . 105
Protokoll, ddo. Budapest, 8. Oktober 1907 107
Begründung zur Regierungsvorlage und Bericht des Ausgleichsausschusses 116

IV. Staatsverträge 147

Deutschland.

Staatsvertrag vom 21. Mai 1872, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Reichenberg nach Görlitz 147
Staatsvertrag vom 21. Mai 1872, betreffend die Herstellung der Eisenbahnverbindungen von Jägerndorf, Leobschütz und Olbersdorf nach Neiße 148
Staatsvertrag vom 2. März 1877, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Chotzen über Halbstadt und Friedland nach Altwasser 150
Staatsvertrag vom 14. März 1885, betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-preußischen Landesgrenze 151
Staatsvertrag vom 5. November 1898, betreffend die Eisenbahnverbindung von Tannwald nach Petersdorf . . 152
Staatsvertrag vom 20. November 1902, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Friedeberg a. O. nach Heinersdorf 153
Staatsvertrag vom 9. Jänner 1904, betreffend Herstellung der Eisenbahnverbindung von Troppau nach Bauerwitz 154

Seite

Preußen.

Eisenbahnvertrag vom 23. Februar 1861 über den Anschluß der Myslowitz-Beruner- und der Nikolai-Pleſſer-Eisenbahn an die Kaiſer Ferdinands-Nordbahn 155

Staatsvertrag vom 5. Auguſt 1867 wegen Herſtellung der Eiſenbahnverbindungen Landshut-Schwadowitz und Wildenſchwert-Glatz 156

Sachſen.

Übereinkunft vom 31. Dezember 1850 über den Betriebsanſchluß der beiderſeitigen Eiſenbahnen in Bodenbach 157

Staatsvertrag vom 30. November 1864 über den Anſchluß der Voitersreuth-Egerer Eiſenbahn an die böhmiſchen Eiſenbahnlinien 158

Staatsvertrag vom 29. September 1869 über die Eiſenbahnanſchlüſſe bei Weipert, Georgswalde und Warnsdorf . 159

Staatsvertrag vom 5. Mai 1884 über die Eiſenbahnanſchlüſſe bei Graslitz, Moldau, Reitzenhain und Johann Georgenſtadt 160

Staatsvertrag vom 27. November 1898, betreffend mehrere Eiſenbahnanſchlüſſe an der öſterreichiſch-ſächſiſchen Grenze 161

Bayern.

Staatsvertrag vom 21. Juni 1851, betreffend den Anſchluß der Eiſenbahnen bei Salzburg und Kufſtein 162

Staatsvertrag vom 17. Juni 1863 über die Eiſenbahnverbindung von Hof über Aſch und von Eger nach Waldſaſſen 164

Staatsvertrag vom 4. Juni 1867, betreffend den Bau und Betrieb einer Eiſenbahn von München über Braunau zum Anſchluſſe an die Eliſabeth-Weſtbahn 164

Staatsvertrag vom 30. März 1873, betreffend die Herſtellung von Eiſenbahnen von Landau über Eiſenſtein nach Pilſen und von Paſſau über Kuſchwarda nach Strakonitz 165

Staatsvertrag vom 16. Mai 1877, betreffend die Herſtellung einer in Eger einmündenden Abzweigung der Fichtelgebirgsbahn 166

Seite

Staatsvertrag vom 22. November 1904, betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der bayerischen Grenze . . . 167

Italien.

Friedenstraktat vom 3. Oktober 1866 168

Übereinkunft vom 2. Oktober 1879, betreffend die Eisenbahnanschlüsse bei Cormons, Ala und Pontafel 171

Staatsvertrag vom 24. Jänner 1900, betreffend den Eisenbahnanschluß Cervignano-S. Giorgio di Nogaro . . . 173

Rußland.

Staatvertrag vom 18. Mai 1869 über den Anschluß bei Woloczyska 176

Eisenbahnkonvention vom 2./14. Jänner 1893, betreffend den Anschluß bei Nowosielitza 177

Schweiz.

Staatsvertrag vom 27. August 1870 über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen sowie nach Feldkirch und Buchs . . 179

Schlußprotokoll 181

Übereinkommen wegen Förderung der Arlbergroute vom 29. Jänner 1880 182

Rumänien.

Konvention vom 26. Februar 1891, betreffend den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen bei Suczawa-Itzkany und Burdujeni 185

Serbien.

Eisenbahnkonvention vom 9. April/28. März 1880 . . . 188

Türkei.

Staatsvertrag vom 13. Juli 1878 zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland und der Türkei (Berliner Kongreß) . 192

Eisenbahnkonvention vom 9. Mai 1883 zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie, der Türkei, Serbien und Bulgarien (Convention à quatre) 196

Anhang.

	Seite
Handels- und Zollvertrag zwischen Deutschland und Belgien	201
Übereinkommen über die Zollabfertigung	203
Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Bulgarien	205
Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Italien	205
Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Rumänien	206
Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Rußland	207
Handels- und Zollvertrag zwischen Deutschland und Serbien	209
Handels- und Zollvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz	209

I. Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890

(vereinbart zwischen Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich und Ungarn, Rußland und der Schweiz *).

Artikel 5.

(1) Jede nach Maßgabe des Artikels 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Übereinkommens die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Übereinkommens sich unterwirft;

2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;

3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

(2) Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

(3) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe

*) Diesem Übereinkommen sind ferner beigetreten: Rumänien seit 24. Mai 1904, Schweden seit 1. November 1907.

des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

(4) Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Artikel 6.

1. Jede internationale Sendung (Artikel 1) muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

e) das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;

l) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermanglung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen andern Weg zu benützen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
2. daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benützt hätte;
3. daß die Lieferfrist der Ware nicht länger ist als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Weg ausgeführt worden wäre.

Hat die Versandstation einen anderen Transportweg gewählt, so hat sie davon dem Absender Nachricht zu geben.

Artikel 11.

(1) Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen.

(2) Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zugunsten der Eisenbahnen dürfen nur bare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Überführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche infolge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung notwendig werden. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Artikel 14.

1. Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften, betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen, feststellen.

2. Wenn nach den Gesetzen und Reglements eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzierten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Seite

III. Ausgleichsvereinbarungen . . . 79

Gesetz vom 30. Dezember 1907, R. G. Bl. Nr. 278 . . . 79
Vertrag, betreffend die Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen 81
Schlußprotokoll 86
Übereinkommen zwischen den k. k. österr. Staatsbahnen und den königl. ung. Staatseisenbahnen, betreffend die Grundsätze für die Bildung und Verteilung der direkten Tarife 89
Protokoll über die Durchführung des obigen Übereinkommens 94
Provisorisches Übereinkommen vom Jahre 1868 . . . 101
Gesetz vom 30. Dezember 1907, R. G. Bl. Nr. 281 . . . 105
Protokoll, ddo. Budapest, 8. Oktober 1907 107
Begründung zur Regierungsvorlage und Bericht des Ausgleichsausschusses 116

IV. Staatsverträge 147

Deutschland.

Staatsvertrag vom 21. Mai 1872, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Reichenberg nach Görlitz 147
Staatsvertrag vom 21. Mai 1872, betreffend die Herstellung der Eisenbahnverbindungen von Jägerndorf, Leobschütz und Olbersdorf nach Neiße 148
Staatsvertrag vom 2. März 1877, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Chotzen über Halbstadt und Friedland nach Altwasser 150
Staatsvertrag vom 14. März 1885, betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-preußischen Landesgrenze 151
Staatsvertrag vom 5. November 1898, betreffend die Eisenbahnverbindung von Tannwald nach Petersdorf . . 152
Staatsvertrag vom 20. November 1902, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Friedeberg a. Q. nach Heinersdorf 153
Staatsvertrag vom 9. Jänner 1904, betreffend Herstellung der Eisenbahnverbindung von Troppau nach Bauerwitz 154

Seite

Preußen.

Eisenbahnvertrag vom 23. Februar 1861 über den Anschluß der Myslowitz-Beruner- und der Nikolai-Plesser-Eisenbahn an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn 155

Staatsvertrag vom 5. August 1867 wegen Herstellung der Eisenbahnverbindungen Landshut-Schwadowitz und Wildenschwert-Glatz 156

Sachsen.

Übereinkunft vom 31. Dezember 1850 über den Betriebsanschluß der beiderseitigen Eisenbahnen in Bodenbach 157

Staatsvertrag vom 30. November 1864 über den Anschluß der Voitersreuth-Egerer Eisenbahn an die böhmischen Eisenbahnlinien 158

Staatsvertrag vom 29. September 1869 über die Eisenbahnanschlüsse bei Weipert, Georgswalde und Warnsdorf . 159

Staatsvertrag vom 5. Mai 1884 über die Eisenbahnanschlüsse bei Graslitz, Moldau, Reitzenhain und Johann Georgenstadt 160

Staatsvertrag vom 27. November 1898, betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-sächsischen Grenze 161

Bayern.

Staatsvertrag vom 21. Juni 1851, betreffend den Anschluß der Eisenbahnen bei Salzburg und Kufstein 162

Staatsvertrag vom 17. Juni 1863 über die Eisenbahnverbindung von Hof über Asch und von Eger nach Waldsassen 164

Staatsvertrag vom 4. Juni 1867, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von München über Braunau zum Anschlusse an die Elisabeth-Westbahn 164

Staatsvertrag vom 30. März 1873, betreffend die Herstellung von Eisenbahnen von Landau über Eisenstein nach Pilsen und von Passau über Kuschwarda nach Strakonitz 165

Staatsvertrag vom 16. Mai 1877, betreffend die Herstellung einer in Eger einmündenden Abzweigung der Fichtelgebirgsbahn 166

Seite

Staatsvertrag vom 22. November 1904, betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der bayerischen Grenze . . . 167

Italien.

Friedenstraktat vom 3. Oktober 1866 168
Übereinkunft vom 2. Oktober 1879, betreffend die Eisenbahnanschlüsse bei Cormons, Ala und Pontafel 171
Staatsvertrag vom 24. Jänner 1900, betreffend den Eisenbahnanschluß Cervignano-S. Giorgio di Nogaro . . . 173

Rußland.

Staatvertrag vom 18. Mai 1869 über den Anschluß bei Woloczyska 176
Eisenbahnkonvention vom 2./14. Jänner 1893, betreffend den Anschluß bei Nowosielitza 177

Schweiz.

Staatsvertrag vom 27. August 1870 über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen sowie nach Feldkirch und Buchs . . 179
Schlußprotokoll 181
Übereinkommen wegen Förderung der Arlbergroute vom 29. Jänner 1880 182

Rumänien.

Konvention vom 26. Februar 1891, betreffend den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen bei Suczawa-Itzkany und Burdujeni 185

Serbien.

Eisenbahnkonvention vom 9. April/28. März 1880 . . . 188

Türkei.

Staatsvertrag vom 13. Juli 1878 zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland und der Türkei (Berliner Kongreß) . 192
Eisenbahnkonvention vom 9. Mai 1883 zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie, der Türkei, Serbien und Bulgarien (Convention à quatre) 196

Anhang.

	Seite
Handels- und Zollvertrag zwischen Deutschland und Belgien	201
Übereinkommen über die Zollabfertigung	203
Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Bulgarien	205
Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Italien	205
Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Rumänien	206
Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Deutschland und Rußland	207
Handels- und Zollvertrag zwischen Deutschland und Serbien	209
Handels- und Zollvertrag zwischen Deutschland und der Schweiz	209

I. Das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890

(vereinbart zwischen Belgien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, den Niederlanden, Österreich und Ungarn, Rußland und der Schweiz *).

Artikel 5.

(1) Jede nach Maßgabe des Artikels 1 bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Übereinkommens die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Übereinkommens sich unterwirft;

2. die Beförderung mit den regelmäßigen Transportmitteln möglich ist;

3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

(2) Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verpflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

(3) Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe

*) Diesem Übereinkommen sind ferner beigetreten:
Rumänien seit 24. Mai 1904, Schweden seit 1. November 1907.

des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

(4) Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

Artikel 6.

1. Jede internationale Sendung (Artikel 1) muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

e) das Verlangen des Absenders, Spezialtarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;

l) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermanglung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen andern Weg zu benützen:

1. daß die Zollabfertigung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
2. daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benützt hätte;
3. daß die Lieferfrist der Ware nicht länger ist als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbrief bezeichneten Weg ausgeführt worden wäre.

Hat die Versandstation einen anderen Transportweg gewählt, so hat sie davon dem Absender Nachricht zu geben.

Artikel 11.

(1) Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen.

(2) Außer den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zugunsten der Eisenbahnen dürfen nur bare Auslagen erhoben werden — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Überführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche infolge ihrer äußeren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung notwendig werden. Diese Auslagen sind gehörig festzustellen und in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Artikel 14.

1. Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften, betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, die Unterbrechung und das Ende der Lieferfristen, feststellen.

2. Wenn nach den Gesetzen und Reglements eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reduzierten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

3. Im übrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendung kommenden Tarife.

Artikel 35.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermäßigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Gemäß Artikel 5 (1) sind die Eisenbahnen verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Übereinkommens die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern die daselbst genannten, aus der Natur des Frachtgeschäftes sich ergebenden Voraussetzungen zutreffen und findet die Beförderung der Güter nach Alinea (3) in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transporte angenommen worden sind, sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse für eine Ausnahme geltend machen kann.

Es sind sohin hinsichtlich der Beförderungspflicht sowie hinsichtlich der Reihenfolge der Beförderung alle Güter gleichgestellt und die Begünstigung von Gütern gewisser Provenienzen ist im internationalen Verkehre unstatthaft.

Wenn hierbei auch nicht unmittelbar von den Tarifen die Rede ist, so ist damit bei der obligaten Wirksamkeit des Übereinkommens ausgesprochen, daß die Tarife keine entgegenstehende Bestimmung enthalten dürfen. Hiemit ist die wesentlichste Grundlage für die in den Handelsverträgen zumeist ausgesprochene gleichartige Behandlung der beiderseitigen Provenienzen in den Tarifen gegeben.

Besonderen Nachdruck gewinnt dieser Grundsatz noch durch die im Absatz 4 vorgesehene Sanktion, wonach jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens begründet.

Über die Auslegung des Artikels 5 vergleiche E. Rosenthals Kommentar § 6 und die Ausführungen von Dr. Max Freiherrn von Buschman im Verordnungsblatte für E. u. S. Nr. 71 und 72 ex 1907.

Nach Artikel 6 hat der internationale Frachtbrief u. a. zu enthalten:

1) die Angabe des einzuhaltenden Transportweges, unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung stattfinden soll.

In Ermanglung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

In erster Linie wird es somit dem Absender überlassen, sich durch Vorschreibung eines bestimmten Transportweges im Frachtbriefe die Anwendung der für diesen Weg entfallenden Tarifs zu sichern, und zwar auch dann, wenn die Eisenbahn von dem ihr dort vorbehaltenen Rechte für die Beförderung der Sendung einen anderen als den vorgeschriebenen Weg zu benutzen Gebrauch macht. — Für die Anwendung gewisser Spezialtarife (Artikel 14 und 35) ist nach Artikel 6, Punkt e, sogar die ausdrückliche Vorschreibung dieser Tarife im Frachtbriefe vorgesehen.

Unter den Spezialtarifen im Artikel 6, Absatz 1 e, sind die in den Tarifen als solche bezeichneten Ausnahme-Tarife zu verstehen.

Hat der Absender den Transportweg oder einen dieser Spezialtarife im Frachtbriefe nicht vorgeschrieben, dann fällt die Wahl des Weges und damit des entfallenden Tarifes im Sinne der obzitierten Bestimmung des Übereinkommens auf die Eisenbahn.

Wohl aber hat die Eisenbahn mangels einer Angabe des Absenders den für diesen vorteilhaftesten (billigsten, direkten ꝛc.) Tarif in Anwendung zu bringen.

Artikel 6 behandelt sonach jene übergroße Mehrzahl von Fällen, in welchen für die betreffenden Transporte nach Maßgabe der vorhandenen Routen mehrere gültige Tarife in Betracht kommen und regelt daher die Verpflichtung der Bahnen hinsichtlich der Wahl des Beförderungsweges und damit der anzuwendenden Tarife.

Nach Artikel 11 erfolgt die Berechnung der Fracht nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermäßigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen.

In diesen Bestimmungen ist vor allem ausgesprochen, daß die Tarife „zu Recht bestehen", also den hiefür geltenden Vorschriften gemäß erlassen, und daß sie „gehörig veröffentlicht" sein müssen; jede Abweichung gegenüber den publizierten Tarifen ist verboten. Damit ist das wichtige Prinzip der Publizität und im Zusammenhange damit jenes der allgemeinen, gleichmäßigen Anwendung der Tarife festgelegt. Die Annahme, daß dies nur bezüglich der Tarife im engeren Sinne, nicht aber von den Tarifnachlässen gelte, wird durch den Schlußsatz beseitigt, demzufolge Tarifermäßigungen auch nur dann erlaubt sind, wenn sie „gehörig

veröffentlicht" sind, und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen jedermann in gleicher Weise zugute kommen. Der Absatz 2 enthält nur die Ausführung dieser Grundsätze. — Wichtig hingegen ist die zugehörige Bestimmung des Schlußprotokolles zum Internationalen Übereinkommen sub 2, welche lautet:

„2. In Betreff des Artikels 11 erklären die unterzeichneten Bevollmächtigten, daß sie keine Verpflichtung eingehen können, welche die Freiheit ihrer Staaten in der Regelung ihres internen Eisenbahnverkehrs beschränken würde. Sie konstatieren übrigens, jeder für den von ihm vertretenen Staat, daß diese Regelung zur Zeit mit den im Artikel 11 des Übereinkommens festgestellten Grundsätzen sich im Einklange befinde, und sie betrachten es als wünschenswert, daß dieser Einklang erhalten bleibe."

Es ist hiemit zum Unterschiede von dem oben erörterten Falle der allgemeinen Beförderungspflicht ausgesprochen, daß die Grundsätze der Publizität und der allgemeinen gleichmäßigen Anwendung der Tarife für den Verkehr der beiderseitigen Saatsangehörigen auch dann gelten, wenn sich derselbe innerhalb des internen Verkehres der einzelnen Vertragsstaaten abspielt.

II. Handelsverträge.

Deutschland.

Zusatzvertrag zum Handels- und Zollvertrage vom 6. Dezember 1891 zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 25. Jänner 1905, R. G. Bl. Nr. 24.

(Abgeschlossen zu Berlin am 25. Jänner 1905, von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 15. Februar 1906, worüber die Auswechslung der beiderseitigen Ratifikationen am 19. Februar 1906 zu Berlin stattgefunden hat.)

(In Kraft seit 1. März 1906.)

[Text des durch den Zusatzvertrag vom 25. Jänner 1905 abgeänderten Handels- und Zollvertrages vom 6. Dezember 1891.

Artikel 15.

Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporte weder in Bezug auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem Gebiete des betreffenden Teiles abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Für den Personen- und Güterverkehr, welcher zwischen Eisenbahnstationen, die in dem Gebiete des einen vertragschließenden Teiles gelegen sind, innerhalb dieses Gebietes mittels ununterbrochener Bahnverbindung stattfindet, sollen die Tarife in der gesetzlichen Landeswährung dieses Gebietes auch in dem Falle aufgestellt werden, wenn die für den Verkehr benützte Bahnverbindung ganz oder teilweise im Betriebe einer Bahnanstalt steht, welche in dem Gebiete des anderen Teiles ihren Sitz hat.

Auf Anschlußstrecken und insoweit es sich lediglich um den Verkehr zwischen den zunächst der Grenze gelegenen beiderseitigen Stationen handelt, soll bei Einhebung der im Personen- und Güterverkehr zu entrichtenden Gebühren auch in dem Falle, wenn der Tarif nicht auf die gesetzliche Landeswährung der Einhebungsstelle lautet, die Annahme der nach den Gesetzen des Landes, in welchem die Einhebungsstelle gelegen ist, zulässigen Zahlungsmittel mit Berücksichtigung des jeweiligen Kurswertes nicht verweigert werden.

Die hier geregelte Annahme von Zahlungsmitteln soll den Vereinbarungen der beiteiligten Eisenbahnverwaltungen über die Abrechnung in keiner Weise vorgreifen.

Artikel 16.

Die vertragschließenden Teile werden dahin wirken, daß der gegenseitige Eisenbahnverkehr in ihren Gebieten durch Herstellung unmittelbarer Schienenverbindungen zwischen den an einem Orte zusammentreffenden Bahnen und durch Überführung der Transportmittel von einer Bahn auf die andere möglichst erleichtert werde.

Die vertragschließenden Teile sichern sich gegenseitig auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens, insbesondere auch bei Anträgen auf Herstellung direkter Personen- und Frachttarife, nach Maßgabe des tatsächlichen Bedürfnisses, tunlichste Unterstützung zu.

Artikel 17.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen den beiderseitigen Gebieten gegen Störungen und Behinderungen sicherzustellen. Sie werden dahin wirken, daß dem Bedürfnisse des durchgehenden Verkehrs durch Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne für Personen- und Güterverkehr tunlichst Rechnung getragen wird

Artikel 18.

Die vertragschließenden Teile werden dort, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Übergang der Transportmittel stattfindet, Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchen sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Deklaration, Abladung und Revision an der Grenze sowie vom Kolloverschluß frei lassen, insofern jene Waren durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Eingang angemeldet sind.

Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch das Gebiet eines der vertragschließenden Teile ausgeführt oder nach dem Gebiete des anderen ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Deklaration, Abladung und Revision sowie vom Kolloverschlusse sowohl im Innern als an den Grenzen frei bleiben, insofern dieselben durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Durchgang angemeldet sind.

Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, daß die beteiligten Eisenbahnverwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschlusse am Abfertigungsamt im Innern oder am Ausgangsamt verpflichtet seien.

Insoweit von einem der vertragschließenden Teile mit dritten Staaten in betreff der Zollabfertigung weitergehende

als die hier aufgeführten Erleichterungen vereinbart worden sind, finden diese Erleichterungen auch bei dem Verkehr mit dem anderen Teile, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit, Anwendung.

Schlußprotokoll.

Zu Artikel 15 des Vertrages.

Die vertragschließenden Teile sind darüber einig, daß die Frachttarife und alle Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen, für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung im gleichen Umfange zu bewilligen sind.

Demgemäß sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal-, beziehungsweise Verbandtarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Teiles auch in die direkten Tarife einzurechnen.

Zu Artikel 16 und 18 des Vertrages.

1. Die in den Artikeln 16 und 18 enthaltenen Bestimmungen erstrecken sich auch auf den Fall, wo eine Umladung durch Verschiedenheit der Bahngeleise nötig wird. Obgleich dieselben auf sonstige Umladungen von Eisenbahntransporten nicht ausgedehnt werden konnten, so wird doch anerkannt, daß, wo durch sehr große Entfernung der Auf- und Abladungsorte eine Umladung nötig wird, die Ausdehnung jener Begünstigungen auf Fälle, wo eine gehörig beaufsichtigte Umladung stattfindet, nicht auszuschließen sei.

2. Postsendungen, welche auf Eisenbahnen durch das Gebiet eines der vertragschließenden Teile aus oder nach dem Gebiete des anderen durchgeführt werden, sollen, wenn ihre Beförderung in gehörig verschließbaren Verhältnissen erfolgt und die Zahl, der Inhalt und das Rohgewicht der Poststücke aus den der Zollbehörde zugänglichen Postpapieren ersichtlich sind, von der Deklaration und Revision sowohl im Innern als an der Grenze sowie von dem zollamtlichen Verschlusse der einzelnen Poststücke auch in dem Falle frei bleiben, wenn sie zum Zwecke des Überganges von einer Eisenbahn auf eine andere umgeladen werden.

Die Angabe des Inhalts der Poststücke darf hinsichtlich der mit der Überlandspost beförderten Gegenstände unterbleiben.

3. Man ist darüber einverstanden, daß durch die im zweiten Alinea des Artikels 18 und die vorstehend unter 2 vereinbarte Befreiung der auf Eisenbahnen transitierenden Güter und Postsendungen von der zollamtlichen Revision die Ausführung einer solchen Revision nicht ausgeschlossen sein soll, wenn Anzeigen oder begründete Vermutungen einer beabsichtigten Zollübertretung vorliegen.

4. Für die Zollabfertigung im gegenseitigen Eisenbahnverkehr und für die Anwendung des Schiffsverschlusses gelten die hierüber besonders vereinbarten Bestimmungen.

Übereinkommen über die Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr.

Zur Regelung der Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reich sind die Unterzeichneten:

1. der k. und k. österreichisch-ungarische außerordentliche und bevollmächtigte Botschafter in Berlin,

2. der Staatssekretär des Auswärtigen Amtes des Deutschen Reiches,

auf Grund der ihnen durch ihre Regierungen erteilten Ermächtigung über folgende Bestimmungen übereingekommen:

I. Güterverkehr.

§ 1.

Güterzüge dürfen die Zollgrenze auch zur Nachtzeit sowie an Sonntagen und Festtagen überschreiten.

Jeder aus dem Auslande einfahrende Güterzug muß dem Grenzzollamte nach Maßgabe der beiderseits bestehenden Zollvorschriften sowie unter Vorlage der vorgeschriebenen Begleitpapiere angemeldet werden.

§ 2.

Alle Waren, welche in zollsicher eingerichteten Wagen verladen sind, sollen bei unverletztem zollamtlichen Verschlusse dieser Wagen sowohl bei dem Eingange als bei dem Ausgange der speziellen Deklaration, Abladung, Verwiegung und Revision sowie dem Kolloverschlusse bei dem Grenzzollamte nicht unterliegen, wenn sie von dem Grenzzollamte an ein anderes Amt zur weiteren Zollbehandlung überwiesen werden.

In betreff der zollsicheren Einrichtung der Wagen sind die auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 vereinbarten Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre sowie die etwaigen Abänderungen und Ergänzungen derselben maßgebend.

Füllen die Waren einen Wagen nicht aus, so können sie mit dem Anspruche auf die vorerwähnten Erleichterungen in verschließbare Abteilungen von zollsicher eingerichteten, gedeckt gebauten Wagen oder in abhebbare Kasten oder Körbe, deren Benutzung zuvor von der Zollverwaltung gestattet

worden ist, verladen und unter zollamtlichem Verschlusse befördert werden.

Von der Abladung und Verwiegung sollen in der Regel auch die bei dem Grenzzollamte zur endgültigen Zollabfertigung gelangenden zollfreien Waren befreit sein, wenn deren zollordnungsmäßige Revision ohne Abladung durchführbar ist.

§ 3.

Die im § 2 bezeichneten Erleichterungen sollen ausnahmsweise auch im Falle einer unter zollamtlicher Überwachung stattfindenden Umladung der Güter (von Wagen zu Wagen), ohne daß damit die zollordnungsmäßige Abfertigung verbunden zu werden braucht, zulässig sein:

1. wenn der Übergang der Güterwagen wegen Verschiedenheit der baulichen Einrichtung der anschließenden Eisenbahn nicht möglich ist;
2. wenn die Umladung des Gutes aus anderen Gründen unvermeidlich erscheint.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

§ 4.

Die im § 1 für die Güterzüge zugestandene Befugnis, die Zollgrenze während der Nacht und an Sonn- und Festtagen zu überschreiten, findet auch auf die Züge mit Personenbeförderung Anwendung.

§ 5.

Bei Überschreitung der Zollgrenze darf in den Personenwagen nur Handgepäck der Reisenden untergebracht sein.

§ 6.

Das Handgepäck der Reisenden und das eisenbahnmäßig abgefertigte Reisegepäck werden in der Regel bei dem

Grenzzollamte revidiert. Jedoch sollen nach Maßgabe des Bedürfnisses des Reiseverkehres Erleichterungen zugelassen werden. Insbesondere soll nach Tunlichkeit Vorsorge getroffen werden, in einzelnen Relationen die Schlußabfertigung des aufgegebenen Reisegepäcks bei dem Zollamte der Bestimmungsstation zu ermöglichen. Auch wird seitens der Zollverwaltungen Verfügung getroffen werden, daß bei direkt übergehenden Zügen, beziehungsweise Wagen das Handgepäck der Reisenden in der Grenzstation nach Tunlichkeit in den Wagen selbst revidiert wird.

§ 7.

Die Zollabfertigung von Hand- und Reisegepäck soll in der Grenzstation derart beschleunigt werden, daß auch die an ein anderes Zollamt überwiesenen Gepäckstücke, wenn irgendwie tunlich, noch mit dem Anschlußzuge weiterbefördert werden können.

§ 8.

Eil- und Frachtgüter, welche mit personenführenden Zügen befördert werden, sind denselben Bedingungen und Förmlichkeiten unterworfen, welche für die mit den Güterzügen beförderten derartigen Gegenstände gelten.

Jedoch sollen verderbliche Eilgüter bei Zügen mit Personenbeförderung vom Grenzzollamte ebenso beschleunigt abgefertigt werden wie Gepäck.

III. Allgemeine Bestimmungen.

§ 9.

Die Zollverwaltung jedes der beiderseitigen Zollgebiete wird den Verschluß, welchen die Zollverwaltung des anderen Teiles angelegt hat, für genügend anerkennen, sobald sie sich vergewissert hat, daß derselbe auf die in ihrem Zollgebiete zulässige Art angelegt ist und den verabredeten Bedingungen

entspricht. Dieselbe ist aber befugt, soweit sie es für erforderlich erachtet, eine Vervollständigung des Verschlusses vorzunehmen.

§ 10.

Inwieweit die Züge unter Begleitung von Zollbeamten gestellt werden sollen, bleibt dem Ermessen der Zollverwaltung jedes der beiden Zollgebiete überlassen.

Den Begleitungsorganen sind in den zu überwachenden Zügen zweckentsprechende Plätze, und sofern sie von der Begleitung zurückkehren, Plätze in einem Personenwagen der ihnen gebührenden Klasse unentgeltlich einzuräumen.

§ 11.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, jede Änderung des Fahrplanes (Fahrordnung) rücksichtlich der die Grenze überschreitenden Züge und deren Anschlußzüge spätestens acht Tage, bevor sie in Wirksamkeit tritt, dem Grenzzollamte und den von der Zollverwaltung etwa noch weiter bezeichneten Zolldienststellen anzuzeigen.

Dagegen sind nicht fahrplanmäßige Züge (Sonder- oder Erforderniszüge, Züge in mehreren Teilen, Lokomotivfahrten) von der Grenzstation nur dem zuständigen Grenzzollamte schriftlich, und zwar so frühzeitig anzuzeigen, daß die für die Revision und Abfertigung dieser Züge notwendigen Verfügungen seitens des Zollamtes noch zeitgerecht getroffen werden können.

§ 12.

Die Vorschriften eines jeden Landes in betreff der wegen Zolldefraudationen oder Kontraventionen verwirkten Strafen und diejenigen, in welchen Verbote oder Beschränkungen der Einfuhr, der Ausfuhr oder des Durchgangsverkehres angeordnet sind, werden durch die vorstehenden

Bestimmungen nicht berührt. Ebenso ist es in jedem Lande der Zollverwaltung unbenommen, in Fällen, in denen erhebliche Gründe des Verdachtes, daß eine Defraude versucht werde, obwalten, zur Revision der Waren und zu den anderen Förmlichkeiten bei dem Grenzzollamte sowohl als auch nötigenfalls bei anderen Ämtern schreiten zu lassen.

§ 13.

Die zwischen Österreich-Ungarn und einzelnen deutschen Staaten bestehenden Erleichterungen des Eisenbahnverkehrs sollen, sofern sie weiter gehen als die vorstehenden Bestimmungen, auch ferner aufrecht bleiben.

§ 14.

Das gegenwärtige Übereinkommen soll ohne besondere Ratifikation gleichzeitig mit dem heute unterzeichneten Zusatzvertrag zum Handels- und Zollvertrag zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 6. Dezember 1891 in Kraft treten und unbeschadet der Änderungen, die in Berücksichtigung neu hervortretender Bedürfnisse im Einvernehmen der beiderseitigen Regierungen etwa vereinbart werden möchten, während der weiteren Dauer des genannten Handels- und Zollvertrages in Geltung bleiben.

Geschehen in doppelter Ausfertigung zu Berlin, den 25. Januar 1905.

Begründung zur Regierungsvorlage.

Die Handelsbeziehungen der Monarchie zum Deutschen Reiche haben seit jeher und mit Rücksicht auf ihre Intensität auch ganz berechtigterweise den Ausgangs- und Angelpunkt unserer Handelspolitik gebildet.

Wird der Versuch unternommen, in großen Zügen die Stellung der beiden Reiche zueinander und die Bedeutung des Warenaustausches für Landwirtschaft und Industrie zu fixieren, so ergibt sich folgendes Bild:

Die Ausfuhr Österreich-Ungarns nach Deutschland stieg von 676 Millionen Kronen im Jahre 1892 auf 869 Millionen Kronen im Jahre 1903; unsere Einfuhr wuchs in derselben Zeit von 460 auf 695 Millionen Kronen. Einfuhr und Ausfuhr zwischen den Vertragsteilen umfassen demnach 1564 Millionen und stellen fast 40 Prozent des 4000 Millionen betragenden Außenhandels Österreich-Ungarns, dagegen nur 12 Prozent des 13.000 Millionen übersteigenden Außenhandels des Deutschen Reiches dar. Wenn auch die Durchfuhr in Abrechnung gebracht wird, bleibt der Verkehr zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche so groß, daß er als eines der für unsere wirtschaftliche Entwicklung bedeutungsvollsten Momente angesehen werden muß.

Zum Zusatzvertrage, durch welchen der Text des bisher geltenden Vertrages vom Jahre 1891 in einer Reihe von Artikeln und im Schlußprotokolle modifiziert werden, ist folgendes zu bemerken:

Die bisherigen allgemein gehaltenen Bestimmungen des Artikels 16, Absatz 2, des Vertragstextes und des Absatzes 1 zu Artikel 15 im Schlußprotokoll ließen die Deutung zu, daß es bei Anträgen auf Herstellung direkter Tarife in das freie Ermessen des anderen Teiles gestellt sei, einem solchen Antrage die Zustimmung zu versagen. Die Erfahrungen, die in diesem Punkte gerade in Fällen gemacht wurden, wo Interessen des österreichischen und ungarischen Exportes auf dem Spiele standen, ließen es geboten erscheinen, die gedachte Bestimmung etwas strenger zu fassen.

Im Art. 16, Absatz 2, des Vertrages wird nunmehr ausgesprochen, daß für die Stellung der vertragschließenden Teile gegenüber Anträgen auf Herstellung direkter

Personen- und Frachttarife das Vorhandensein des tatsächlichen Bedürfnisses maßgebend sein soll. Gleichzeitig ist Absatz 3 des Artikels 16 des Vertragstextes, betreffend die Aufstellung einheitlicher Transportbestimmungen, mit Rücksicht auf das seit Abschluß des letzten Handelsvertrages in Kraft getretene internationale Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr entfallen.

Auch der im Artikel 17, getroffenen Vereinbarung bezüglich der Herstellung ineinandergreifender Fahrpläne für den durchgehenden Verkehr liegt die Absicht zugrunde, die Pflege eines wichtigen Verkehrsinteresses aus dem Bereiche allgemeiner Zusicherungen in den engeren Kreis konkreter Vertragsverpflichtungen zu übernehmen.

Bezüglich des Übereinkommens über die Zollabfertigung im Eisenbahnverkehre ist darauf hinzuweisen, daß auch durch dieses im Sinne der Anregungen der österreichischen Regierung formulierte Übereinkommen die veralteten Zollabfertigungsbestimmungen aus dem Jahre 1865 ersetzt werden, wobei es sich in Ansehung des Güterverkehres vornehmlich darum gehandelt hat, die im gemeinsamen Grenzdienste auf Grund der internen Zollvorschriften schon bisher gehandhabten Erleichterungen sicherzustellen. Außerdem wurden durch dieses Übereinkommen mehrfache neue Erleichterungen geschaffen, von welchen hervorzuheben wären:

Die beschleunigte Abfertigung dem Verderben ausgesetzter Eilgüter bei Zügen mit Personenbeförderung und die im Interesse des Reiseverkehres in Aussicht genommene tunlichste Verallgemeinerung der Vornahme der Zollrevision des Handgepäcks in den Wagen selbst, sowie die eventuelle Verlegung der Revision des Reisegepäcks von der Grenzzollstation in die Bestimmungsstation und, wo sich dies als undurchführbar oder unzweckmäßig erweist, die sofortige Weiterbeförderung des in der Grenzzollstation infolge Nichteinfindens des Reisenden unrevidiert gebliebenen Reisegepäcks an das Zollamt der Bestimmungsstation.

In betreff des Malzes wurde der autonome Zollsatz (10·25 Mark) auf 5·75 ermäßigt; und obzwar dies eine Erhöhung des Zolles gegenüber dem status quo (3·60 Mark) bedeutet, so muß doch hervorgehoben werden, daß die dem deutschen Mälzer bisher gewährte Produktionsprämie von 94 Pfennigen durch das neu geschaffene Spannungsverhältnis zwischen dem Gersten- und dem Malzzoll auf weniger als die Hälfte reduziert wird, ein Umstand, der nicht nur den Malzexport, sondern auch der Gerstenproduktion unserer Monarchie die Situation einigermaßen erleichtern dürfte. Zudem hat man im Laufe der Verhandlungen sich darüber ausgesprochen, daß nicht die Absicht bestehe, an dem dermaligen Verhältnisse zwischen Gerste- und Malzfrachten etwas zu ändern, so daß Deutschland nicht in der Lage sein wird, die Spannung zwischen Gerste- und Malzzoll auf eisenbahntarifarischem Wege zu vergrößern; Österreich-Ungarn hat hingegen in Aussicht gestellt, die Malzrefaktie aufzuheben.*)

*) Die Aufhebung erfolgte mit 1. März 1906.

Rußland.

Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 15. Februar 1906 zwischen Österreich-Ungarn und Rußland, R. G. Bl. Nr. 49.

(Geschlossen zu St. Petersburg am 15. Februar 1906, von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 26. Februar 1906, worüber die Auswechslung der beiderseitigen Ratifikationen am 28. Februar 1906 zu St. Petersburg stattgefunden hat.)

(In Kraft seit 1. März 1906.)

Urtext.

Article 21.

Les Parties contractantes se réservent la liberté de régler, par voie autonome, les tarifs de transport de leurs chemins de fer.

Toutefois il ne sera fait de différence, ni quant au prix de transport, ni quant au temps et au mode de l'expédition, entre les habitants des territoires des Parties contractantes. Notamment, les envois de marchandises venant de Russie et dirigés sur une station autrichienne ou hongroise, ou

Übersetzung.

Artikel 21.

Die vertragschließenden Teile behalten sich das Recht vor, ihre Eisenbahntransporttarife nach eigenem Ermessen zu bestimmen.

Jedoch soll weder hinsichtlich der Beförderungspreise noch hinsichtlich der Zeit und der Art der Abfertigung zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile ein Unterschied gemacht werden. Insbesondere sollen für die von Rußland nach einer österreichischen oder ungarischen Station oder durch

Urtext.	Übersetzung.
transitant l'Autriche-Hongrie, ne seront pas passibles sur les chemins de fer autrichiens et hongrois de tarifs de transport plus élevés que ceux appliqués dans la même direction et entre les mêmes stations des chemins de fer autrichiens et hongrois aux marchandises similaires autrichiennes, hongroises ou étrangères. Il en sera de même, quant aux chemins de fer russes, pour les envois de marchandises venant de l'Autriche-Hongrie et dirigés sur une station russe ou transitant par la Russie.	Österreich-Ungarn beförderten Gütertransporte auf den österreichischen und ungarischen Bahnen keine höheren Tarife angewendet werden, als für gleichartige österreichische, ungarische oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und zwischen denselben österreichischen und ungarischen Stationen erhoben werden. Das gleiche soll auf den russischen Bahnen für Güterseudungen aus Österreich-Ungarn gelten, welche nach einer russischen Station oder durch Rußland befördert werden.
Des exceptions ne pourront avoir lieu, que pour les transports à prix réduit pour cause d'intérêt public ou de charité.	Ausnahmen von vorstehenden Bestimmungen sollen nur zulässig sein, soweit es sich um Transporte zu ermäßigten Preisen für öffentliche oder milde Zwecke handelt.
Le traitement douanier des expéditions par chemin de fer sera réglé par une convention spéciale à conclure aussitôt que possible.	Die zollamtliche Abfertigung von Eisenbahntransporten wird durch ein besonderes, möglichst bald abzuschließendes Übereinkommen geregelt werden.
Jusqu'à la conclusion de cette convention il est entendu que:	Bis zum Abschlusse dieses Abkommens herrscht darüber Einverständnis, daß:

Urtext.

1° au sens des législations douanières des Parties contractantes, les wagons de marchandises déjà en service, de même que les accessoires employés exclusivement pour assurer la protection ou la sûreté des marchandises pendant le transport, tels que bâches et couvertures sont admis en franchise de droit, même s'il n'entrent pas directement mais seulement après avoir traversé le territoire d'une tierce Puissance des territoires de l'une des Parties contractantes dans ceux de l'autre à la condition expresse que ces accessoires soient réexportés dans le délai de 3 mois;

2° les administrations des chemins de fer sont tenues d'annoncer au bureau frontière ainsi qu'à toute autre autorité douanière désignée d'avance par l'administration douanière au plus tard huit jours avant son entrée en vigueur tout changement d'horaire dans la marche des trains franchissant la frontière ou des trains qui leur cor-

Übersetzung.

1. im Sinne der Zollgesetzgebungen der vertragschließenden Teile den in den Fahrdienst bereits eingestellten Güterwagen sowie den ausschließlich zum Schutze oder zur Sicherung der Güter während des Transportes verwendeten Lademitteln, wie Plachen und Decken, die Zollfreiheit auch dann zukommt, wenn sie aus den Gebieten des einen der vertragschließenden Teile in die des andern nicht unmittelbar eintreten, sondern erst nach Durchfuhr durch das Gebiet einer dritten Macht, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, daß diese Lademittel binnen einer Frist von drei Monaten wieder ausgeführt werden;

2. die Eisenbahnverwaltungen verpflichtet sind, dem Grenzzollamte und den von der Zollverwaltung etwa noch weiter bezeichneten Zolldienststellen jede Änderung des Fahrplanes rücksichtlich der die Grenze überschreitenden Züge und deren Anschlußzüge spätestens acht Tage, bevor sie in Wirksamkeit tritt, anzuzeigen; dagegen sind nicht fahrplan-

Urtext.

respondent; par contre la station frontière annoncera par écrit au seul bureau frontière intéressé les trains non prévus par l'horaire (trains spéciaux, trains nécessités par les circonstances, trains dédoublés, circulation des locomotives); cette communication doit être faite assez tôt pour que le bureau de douane puisse prendre ses mesures en vue de la visite et du traitement douanier de ces trains;

3° les fleurs et les plantes vivantes, les fruits frais, les poissons frais, ainsi que toute marchandise rapidement périssable, seront dédouanés de part et d'autre dans un délai de 24 heures, à compter du moment où ils auront été reçus dans les entrepôts de la douane, en tenant compte, toutefois, des cas de force majeure;

4° les conducteurs, mécaniciens et le personnel au service des chemins de fer de chacune des Parties contractantes, convaincus d'avoir importé dans les trains des marchandises de contrebande

Übersetzung.

mäßige Züge (Sonder- und Erforderniszüge, Züge in mehreren Teilen, Lokomotivfahrten) von der Grenzstation nur dem zuständigen Grenzzollamte schriftlich anzuzeigen, und zwar so frühzeitig, daß die für die Revision und Abfertigung dieser Züge notwendigen Verfügungen seitens des Zollamtes noch getroffen werden können;

3. Blumen und lebende Pflanzen, frische Früchte und frische Fische sowie alle einem raschen Verderben ausgesetzten Waren beiderseits, vorbehaltlich Fälle höherer Gewalt, binnen 24 Stunden, vom Einbringen der Waren in die Zollager an gerechnet, verzollt werden sollen;

4. falls Schaffner, Maschinisten und sonstige Eisenbahnbedienstete eines der beiden vertragschließenden Teile überführt werden, in den Zügen Schmuggelwaren in das Gebiet des anderen Teiles eingeführt

Urtext.

sur les territoires de l'autre Partie, seront, sur la demande des autorités douanières compétentes, privés du droit de convoyer les trains à la frontière;

5° dans la mesure où, grâce à l'égalité de la largeur des voies en jonction ou à une construction spéciale des wagons de marchandise il est possible de faire passer les wagons du territoire de l'une des Parties à l'intérieur du territoire de l'autre sans transbordement à la station frontière, les marchandises chargées dans des wagons se prêtant à ce passage et offrant les garanties de fermeture douanière seront dispensées à l'entrée de la déclaration spéciale du déchargement, de la pesée et de la révision au bureau frontière lorsqu'elles peuvent être assignées par le bureau frontière à un autre bureau pour l'expédition douanière et qu'elles ne sont point suspectes de contrebande.

Les marchandises sur wagons ouverts (plateformes) jouiront également de cette

Übersetzung.

zu haben, sie auf Ansuchen der zuständigen Zollbehörden des Rechtes, Bahnzüge nach der Grenze zu begleiten, verlustig gehen sollen;

5. insoweit bei gleicher Spurweite der beiderseitigen Eisenbahnen oder bei besonderer Bauart der Güterwagen die Durchführung der Güterwagen aus den Gebieten des einen Teiles bis in das Innere der Gebiete des anderen Teiles ohne Umladung in der Grenzstation ermöglicht ist, Waren, welche in zum direkten Durchlauf geeigneten und zollsicher eingerichteten Güterwagen verladen sind, bei dem Eingange von der speziellen Deklaration, Abladung, Verwiegung und Revision bei dem Grenzzollamte befreit sein sollen, wenn sie vom Grenzzollamte an ein anderes Amt zur weiteren Zollabfertigung überwiesen werden und der Verdacht eines Schmuggels nicht vorliegt.

Gegenstände auf offenen Wagen (Plattformen) sollen der bezeichneten Erleichterung

Urtext.

facilité, lorsqu'il résulte de leur nature qu'il n'y a pas lieu de redouter leur disparition ou un échange pendant leur transport jusqu'à la station de destination.

Protocole final.

A l'article 21.

Les Parties contractantes se prêteront mutuellement tout le concours possible à l'égard des tarifs des chemins de fer, notamment au moyen de l'établissement des tarifs directs pour le transport des personnes et des marchandises.

Le trafic par chemins de fer par la frontière russo-autrichienne devra être traité de la même manière que celui par la frontière russo-allemande, tant sous le rapport de l'application sur le territoire russe (pour le transport des personnes et des marchandises) des tarifs normaux diminués à mesure de l'augmentation du parcours et des taxes accessoires, que

Übersetzung.

ebenfalls teilhaftig werden, wenn ein Abhandenkommen oder Vertauschen derselben auf dem Transporte bis zu dem Bestimmungszollamte nach der Sachlage ausgeschlossen erscheint.

Schlußprotokoll.

Zu Artikel 21.

Die vertragschließenden Teile werden einander im Eisenbahntarifwesen, insbesondere durch Herstellung direkter Personen- und Frachttarife, tunlichst unterstützen.

Der Eisenbahnverkehr über die russisch-österreichische Grenze soll in gleicher Weise wie jener über die russisch-deutsche Grenze behandelt werden, und zwar sowohl hinsichtlich der auf russischem Gebiete Anwendung findenden Normaltarife (Staffeltarife) für den Personen- und Güterverkehr und der Nebengebühren als auch rücksichtlich der Transportbedingungen. Diese

Uttext.

sous le rapport des conditions du transport. Toutefois cette stipulation ne comprend pas les tarifs spéciaux, convenus entre les Gouvernements russe et allemand pour le parcours jusqu'aux ports de Koenigsberg, Danzig et Memel.

De même, le trafic par chemins de fer par la frontière austro-russe devra être traité de la même manière que celui par la frontière austro-allemande, tant sous le rapport de l'application sur les territoires autrichiens et hongrois (pour le transport des personnes et des marchandises) des tarifs normaux et des taxes accessoires, que sous le rapport des conditions du transport.

Übersetzung.

Bestimmung erstreckt sich jedoch nicht auf jene Sondertarife, welche zwischen der russischen und der deutschen Regierung für den Verkehr nach den Häfen Königsberg, Danzig und Memel vereinbart wurden.

Desgleichen soll der Eisenbahnverkehr über die österreichisch-russische Grenze in gleicher Weise wie jener über die österreichisch-deutsche Grenze behandelt werden, und zwar sowohl hinsichtlich der auf den österreichischen und ungarischen Gebieten Anwendung findenden Normaltarife für den Personen- und Güterverkehr und der Nebengebühren als auch rücksichtlich der Transportbedingungen.

Begründung zur Regierungsvorlage.

Das handelspolitische Verhältnis Österreich-Ungarns zu Rußland beruhte bisher auf dem Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 14./2. September 1860 und auf der Handelskonvention vom 18./6. Mai 1894. Der Vertrag vom Jahre 1860 wurde zu einer Zeit abgeschlossen, in der die russische Zoll- und Handelspolitik auf dem Prinzipe der vollständigen Autonomie beruhte; es fehlte deshalb in diesem Vertrage eine Bestimmung über die Meistbegünstigung.

Erst die Konvention vom Jahre 1894 stellte die wechselseitige Meistbegünstigung fest.

Unser Handelsverkehr mit Rußland umfaßte in den letzten zehn Jahren durchschnittlich jährlich 157·5 Millionen Kronen, wovon 62·5 Millionen auf unsere Ausfuhr, 95 Millionen auf die Einfuhr entfallen.

Der Text des Vertrages ersetzt die vielfach veralteten Bestimmungen des Handels- und Schiffahrtsvertrages vom Jahre 1860 und der Handelskonvention vom Jahre 1894 durch einheitliche, den modernen Verhältnissen angepaßte Bestimmungen und enthält überdies mehrfache Verbesserungen des geltenden Zustandes.

Zum Handelsvertrage selbst ist folgendes zu bemerken:

Artikel 21 enthält Bestimmungen über die eisenbahntarifarische Behandlung, wie sie auch im deutsch-russischen Handelsvertrag festgesetzt wurden. Hinsichtlich der Beförderungspreise, der Zeit und Art der Abfertigung wurde die paritätische Behandlung der Provenienzen des anderen Vertragsstaates mit den gleichartigen eigenen oder ausländischen Erzeugnissen vereinbart. Anlangend die Zollabfertigung wurden mehrfache Erleichterungen festgesetzt, von welchen die beschleunigte Abfertigung verderblicher Waren und der für bestimmte Fälle gewährleistete direkte Durchlauf von Wagenladungsgütern ohne Umladung in den

Grenzzollstationen hervorzuheben sind. Desgleichen wurde der Abschluß eines besonderen Übereinkommens über die Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr vorgesehen, wobei auf die Einführung weiterer Erleichterungen Bedacht genommen wird.

Im Schlußprotokolle zu Artikel 21 wird ganz allgemein ausgesprochen, daß der Verkehr über die österreichisch-russische Grenze in gleicher Weise zu behandeln ist wie jener über die deutsch-russische Grenze. Dadurch erscheint die gleichmäßige Behandlung mit dem deutschen Verkehr auch in jenen Fällen gesichert, in welchen sich die benützten Verkehrswege nicht decken.

Italien.

Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Italien vom 11. Februar 1906, R. G. Bl. Nr. 44.

(Abgeschlossen zu Rom am 11. Februar 1906, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 26. Februar 1906, worüber die Auswechslung der beiderseitigen Ratifikationen am 28. Februar 1906 zu Rom stattgefunden hat.)

(In Kraft seit 1. März 1906.)

Urtext.	Übersetzung.
Article 25.	**Artikel 25.**
Les habitants des territoires des Hautes Parties contractantes et leurs marchandises seront, quant aux chemins de fer, traités sur le même pied, tant sous le rapport du prix et du mode de transport, que relativement au temps des expéditions et aux impôts publics.	Auf Eisenbahnen sollen in Beziehung auf Preis, Art und Zeit der Beförderung, sowie auf die öffentlichen Abgaben die Bewohner der Gebiete der hohen vertragschließenden Teile und deren Güter auf dem gleichen Fuße behandelt werden wie die Bewohner des eigenen Gebietes und deren Güter.
Les Hautes Parties contractantes prennent l'engage-	Die hohen vertragschließenden Teile verflichten sich, dahin

Urtext.	Übersetzung.
ment de pourvoir à ce que les administrations des chemins de fer respectifs établissent des expéditions et des tarifs directs pour le transport des personnes et des marchandises et spécialement des correspondances directes pour assurer le transport direct des animaux vivants et des marchandises susceptibles de détérioriaton, aussitôt et à mesure que les Hautes Parties contractantes le jugeront utile.	zu wirken, daß durch die beiderseitigen Bahnverwaltungen im Personen- und Güterverkehr und besonders zur Sicherstellung des direkten Transportes von lebenden Tieren und von Waren, welche schnellem Verderben unterliegen, direkte Expeditionen und direkte Tarife, beziehungsweise direkte Zugsverbindungen, sobald und insoweit dieselben von den hohen vertragschließenden Teilen nach Maßgabe des tatsächlichen Bedürfnisses als wünschenswert bezeichnet werden, zur Einführung gelangen.
Les Hautes Parties contractantes s'engagent à garantir la circulation sur les voies ferrées entre leurs territoires contre toute perturbation et entrave.	Die hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen ihren Gebieten gegen Störungen und Behinderungen sicherzustellen.
Les administrations fixeront, d'un commun accord, les itinéraires pour la circulation des trains de correspondance, de manière que ni voyageurs, ni marchandises ne souffrent de retards autres que ceux nécessités par le service du chemin de fer, de la douane, ainsi que de la	Die Eisenbahnverwaltungen werden die Fahrordnungen für den Verkehr der Anschlußzüge einverständlich derart festsetzen, daß weder die Reisenden noch die Waren andere Aufenthalte erleiden als der Eisenbahn- und Zolldienst sowie der Sanitäts- und Paßpolizeidienst erheischt.

Urtext.

police sanitaire et de la police des passeports.

L'approbation de ces itinéraires est réservée à chaque Gouvernement pour les lignes situées audedans des limites de son territoire.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à s'entremettre auprès des administrations des chemins de fer pour assurer, autant que possible, une coïncidence de trains du même genre, savoir, trains de grande vitesse avec trains de grande vitesse, trains de voyageurs avec trains de voyageurs et trains mixtes avec trains mixtes.

Article 26.

Les Hautes Parties contractantes prendront soin que le trafic réciproque des chemins de fer, situés sur leurs territoires, soit facilité autant que possible, et pourvu que les deux lignes respectives aient la même largeur de voie, au moyen de jonctions directes des rails des lignes, qui doivent se toucher

Übersetzung.

Die Genehmigung dieser Fahrordnungen bleibt jeder Regierung für alle innerhalb der Grenzen ihres Staatsgebietes gelegenen Eisenbahnstrecken vorbehalten.

Die hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, bei den Eisenbahnverwaltungen dahin zu wirken, daß tunlichst für die Influenz gleichartiger Züge, nämlich Schnellzüge an Schnellzüge, Personenzüge an Personenzüge und gemischte Züge an gemischte Züge vorgesehen werde.

Artikel 26.

Die hohen vertragschließenden Teile werden darauf bedacht sein, den wechselseitigen Eisenbahnverkehr in ihren Gebieten möglichst zu erleichtern, und zwar, sofern die beiderseitigen Bahnlinien gleiche Spurweite haben, durch unmittelbare Schienenverbindung der an einem Orte zusammentreffenden Bahnlinien und

Urtext.

au même endroit et par le passage des wagons d'une voie sur l'autre.

Aux points-frontière où se trouvent des jonctions directes de voies ferrées, et où a lieu le passage des wagons, les Hautes Parties contractantes exempteront de la déclaration, du déchargement et de la révision à la frontière, ainsi que du plombage, toutes les marchandises qui arriveraient en wagons plombés selon les règlements en vigueur, et qui seraient destinées à être conduites dans ces mêmes wagons, à un endroit, à l'intérieur du pays, où se trouve un bureau de douane ou de finance autorisé au traitement des expéditions, pourvu toutefois, que ces marchandises soient déclarées, à l'entrée, par des listes de chargement et des lettres de voiture.

Les marchandises qui, sans être déchargées, passent en transit, dans des wagons propres à être plombés selon les règlements, sur les territoires d'une des Hautes Parties contractantes, en venant des

Übersetzung.

durch Übergang der Wagen von einer Bahn auf die andere.

Die hohen vertragschließenden Teile werden ferner, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Wagenübergang stattfindet, Waren, welche in vorschriftsmäßig plombierten Wagen eingehen und in demselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Deklaration, Abladung und Revision an der Grenze sowie vom Kolloverschluß frei lassen, insofern jene Waren durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Eingang angemeldet sind.

Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch die Gebiete eines der hohen vertragschließenden Teile aus- oder nach den Gebieten des anderen ohne Umladung durch-

Urtext.

territoires de l'autre, ou y étant destinées, seront exemptées de la déclaration, du déchargement, de la révision et du plombage, tant à l'intérieur qu'aux frontières, pourvu qu'elles soient déclarées, au transit, par des listes de chargement et des lettres de voiture.

L'application de ces dispositions est cependant subordonnée à la condition que les administrations des chemins de fer respectifs soient responsables de ce que les wagons arrivent au bureau d'expédition situé à l'intérieur du pays ou à celui de sortie, en temps opportun et avec les scellés intacts.

Toute facilité, plus grande que celles précédemment dénommées, qui viendrait à être accordee par l'une des Hautes Parties contractantes à des tierces Puissances, quant à l'expédition douanière, sera appliquée au commerce de l'autre Partie contractante, pourvu que celle-ci accorde la réciprocité.

Übersetzung.

geführt werden, sollen von der Deklaration, Abladung und Revision sowie vom Kolloverschluß sowohl im Innern als an der Grenze frei bleiben, insofern dieselben durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Durchgang angemeldet sind.

Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, daß die beteiligten Eisenbahnverwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschlusse am Abfertigungsamte im Innern oder am Ausgangsamte verantwortlich seien.

Insoweit von einem der hohen vertragschließenden Teile mit dritten Mächten in betreff der Zollabfertigung weitergehende als die hier angeführten Erleichterungen vereinbart worden sind, finden diese Erleichterungen auch bei dem Verkehre mit dem anderen Teile unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit Anwendung.

Urtext.

Protocole final.

Ad article 25.

Les expéditions des marchandises provenant de l'Italie et destinées à une gare autrichienne ou hongroise, ou bien qui transitent sur les territoires de l'Autriche-Hongrie ne seront pas soumises, sur les chemins de fer de l'Autriche-Hongrie à des tarifs de transport plus élevés que ceux qui sont appliqués pour les mêmes directions et entre les mêmes gares des chemins de fer autrichiens et hongrois aux marchandises similaires de l'Autriche-Hongrie ou étrangères.

Le même principe sera appliqué sur les chemins de fer italiens pour les expéditions de marchandises provenant de l'Autriche-Hongrie et destinées à une gare italienne ou bien transitant sur le territoire italien.

Des exceptions à cette règle ne seront admises que dans les cas de transports à prix réduits accordés par des considérations d'intérêt public ou de bienfaisance.

Übersetzung.

Schlußprotokoll.

Zu Artikel 25.

Für die aus Italien nach einer österreichischen oder ungarischen Station oder durch Österreich-Ungarn beförderten Gütersendungen sollen auf den österreichischen und ungarischen Bahnen keine höheren Tarife angewendet werden als für gleichartige österreichische, ungarische oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke.

Das gleiche soll auf den italienischen Bahnen für Gütersendungen aus Österreich-Ungarn gelten, die nach einer italienischen Station oder durch Italien befördert werden.

Ausnahmen sollen nur zulässig sein, soweit es sich um Transporte zu ermäßigten Preisen für öffentliche oder milde Zwecke handelt.

Urtext.

Ad article 26.

Pour les opérations douanières dans le trafic réciproque par chemin de fer seront observées les dispositions spéciales concordées entre les Parties contractantes.

Überſetzung.

Zu Artikel 26.

Für die Zollabfertigung im gegenſeitigen Eiſenbahnverkehr gelten die zwiſchen den vertragſchließenden Teilen hierüber beſonders vereinbarten Beſtimmungen.

Übereinkommen über die Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr.

Urtext.

En vue d'une réglementation du traitement douanier des expéditions par chemin de fer entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie, les soussignés

Son Exc. le comte Henri Lützow de Drey-Lützow et Seedorff, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiairé d'Autriche-Hongrie près Sa Majesté le Roi d'Italie,

Son Exc. le comte Francesco Guicciardini, Ministre des affaires étrangères du Royaume d'Italie,

sont convenus en vertu des pleins pouvoirs dont ils ont été munis par leurs Gouvernements des dispositions suivantes:

I. Trafic des marchandises.

§ 1.

Les convois de marchandises peuvent franchir la

Übersetzung.

Zur Regelung der Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr zwischen Österreich-Ungarn und Italien sind die Unterzeichneten:

Seine Exz. Graf Heinrich Lützow v. Drey-Lützow und Seedorff, außerordentlicher und bevollmächtigter Botschafter bei Seiner Majestät dem König von Italien,

Seine Exz. Graf Franz Guicciardini, Minister des Äußern des Königreiches Italien,

auf Grund der ihnen durch ihre Regierungen erteilten Ermächtigung über folgende Bestimmungen übereingekommen

I. Güterverkehr.

§ 1.

Güterzüge dürfen die Zollgrenze auch zur Nachtzeit sowie

Urtext.

frontière douanière même pendant la nuit, de même que les dimanches et jours fériés.

Tout train de marchandieses arrivant de l'étranger doit être annoncé, conformément aux règlements douaniers en vigueur dans les deux pays, au bureau frontière de douane auquel seront présentées en même temps les lettres de voiture réglementaires.

§ 2.

Toute marchandise chargée en un wagon offrant les garanties de fermeture douanière réglementaires et pourvu d'une fermeture douanière intacte ne sera pas, tant à l'entrée qu'à la sortie, soumise, au bureau frontiére, à la déclaration spéciale, au déchargement, au pesage et à la visite, pas plus qu'à la mise sous plomb des colis, lorsqu'elle sera destinée à être expédiée pour le dédouanement d'un bureau frontière à un autre bureau.

Übersetzung.

an Sonntagen und Festtagen überschreiten.

Jeder aus dem Auslande einfahrende Güterzug muß dem Grenzzollamte nach Maßgabe der beiderseits bestehenden Zollvorschriften sowie unter Vorlage der vorgeschriebenen Begleitpapiere angemeldet werden

§ 2.

Alle Waren, welche in zollsicher eingerichteten Wagen verladen sind, sollen bei unverletztem zollamtlichen Verschlusse dieser Wagen sowohl bei dem Eingange als bei dem Ausgange der speziellen Deklaration, Abladung, Verwiegung und Revision sowie dem Kolloverschlusse bei dem Grenzzollamte nicht unterliegen, wenn sie von dem Grenzzollamte an ein anderes Amt zur weiteren Zollbehandlung überwiesen werden.

Urtext.

Les prescriptions concernant les garanties de fermeture douanière des wagons pour le trafic international arrêtées d'un commun accord par la Conférence de Berne du 15 mai 1886, ainsi que les modifications et additions qui ont pu y être faites, serviront de règle.

Dans le cas où les marchandises ne rempliraient pas complètement un wagon, elles peuvent, en bénéficiant des facilités sus-indiquées, être expédiées dans des compartiments susceptibles de fermeture de wagons à toit fixe répondant aux prescriptions de fermeture douanière, ou dans des caisses mobiles, ou des paniers agréés par la douane, et voyager ainsi sous fermeture douanière.

De même seront généralement dispensées du déchargement et du pesage les marchandises exemptes de droits définitivement dédouanées par le bureau frontière, lorsque la visite réglementaire n'exige pas le déchargement.

Übersetzung.

In betreff der zollsicheren Einrichtung der Wagen sind die auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 vereinbarten Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre sowie die etwaigen Abänderungen und Ergänzungen derselben maßgebend.

Füllen die Waren einen Wagen nicht aus, so können sie mit dem Anspruche auf die vorerwähnten Erleichterungen in verschließbare Abteilungen von zollsicher eingerichteten, gedeckt gebauten Wagen oder in abhebbare Kasten oder Körbe, deren Benutzung zuvor von der Zollverwaltung gestattet worden ist, verladen und unter zollamtlichem Verschlusse befördert werden.

Von der Abladung und Verwiegung sollen in der Regel auch die bei dem Grenzzollamte zur endgültigen Zollabfertigung gelangenden zollfreien Waren befreit sein, wenn deren zollordnungsmäßige Revision ohne Abladung durchführbar ist.

Urtext.

§ 3.

Les facilités accordées en vertu du § 2 seront exceptionnellement aussi applicables au cas du transbordement (de wagon à wagon) sous surveillance douanière des marchandises, sans qu'il y ait lieu de procéder au traitement douanier réglementaire, lorsque

1° la circulation ultérieure des wagons de marchandises est rendue impossible par des différences de construction dans les réseaux adjacents;

2° le transbordement des marchandises est inévitable pour toute autre raison.

II. Mouvement des voyageurs et des bagages.

§ 4.

La faculté accordée par le § 1 aux trains de marchandises de franchir la frontière douanière pendant la nuit ainsi que les dimanches et jours fériés, sera de même accordée aux trains de voyageurs.

Übersetzung.

§ 3.

Die im § 2 bezeichneten Erleichterungen sollen ausnahmsweise auch im Falle einer unter zollamtlicher Überwachung stattfindenden Umladung der Güter (von Wagen zu Wagen), ohne daß damit die zollordnungsmäßige Abfertigung verbunden zu werden braucht, zulässig sein:

1. wenn der Übergang der Güterwagen wegen Verschiedenheit der baulichen Einrichtung der anschließenden Eisenbahn nicht möglich ist;

2. wenn die Umladung des Gutes aus anderen Gründen unvermeidlich erscheint.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

§ 4.

Die im § 1 für die Güterzüge zugestandene Befugnis, die Zollgrenze während der Nacht und an Sonn- und Festtagen zu überschreiten, findet auch auf die Züge mit Personenbeförderung Anwendung.

Urtext.

§ 5.

En franchissant la frontière douanière les wagons de voyageurs ne peuvent renfermer que les petits bagages.

§ 6.

Les petits bagages des voyageurs et leur bagages expédiés seront généralement visités au bureau frontière. Toutefois des facilités seront accordées dans la mesure des nécessités de la circulation des voyageurs. En particulier, on s'efforcera dans la mesure du possible de permettre dans certains parcours le dédouanement à la station de destination des bagages enregistrés. Les Administrations douanières des deux Parties prendront de même des mesures, pour que dans les trains ou wagons directs les petits bagages des voyageurs soient visités, à la station frontière, autant que possible dans les wagons.

Übersetzung.

§ 5.

Bei Überschreitung der Zollgrenze darf in den Personenwagen nur Handgepäck der Reisenden untergebracht sein.

§ 6.

Das Handgepäck der Reisenden und das eisenbahnmäßig abgefertigte Reisegepäck werden in der Regel bei dem Grenzzollamte revidiert. Jedoch sollen nach Maßgabe des Bedürfnisses des Reiseverkehres Erleichterungen zugelassen werden. Insbesondere soll nach Tunlichkeit Vorsorge getroffen werden, in einzelnen Relationen die Schlußabfertigung des aufgegebenen Reisegepäcks bei dem Zollamte der Bestimmungsstation zu ermöglichen. Auch wird seitens der Zollverwaltungen Verfügung getroffen werden, daß bei direkt übergehenden Zügen, beziehungsweise Wagen das Handgepäck der Reisenden in der Grenzstation nach Tunlichkeit in den Wagen selbst revidiert wird.

Urtext.

§ 7.

Le traitement douanier des petits bagages et des bagages enregistrés sera accéléré de telle sorte que les bagages assignés à un autre bureau de douane eux-mêmes soient, si possible, réexpédiés par les trains en correspondance.

§ 8.

Les marchandises en grande et en petite vitesse, expédiées par trains de voyageurs, seront soumises aux mêmes conditions et aux mêmes formalités que les articles de même nature expédiés par trains de marchandise.

Toutefois les marchandises en grande vitesse susceptibles de se gâter et expédiées par trains de voyageurs seront traitées par le bureau frontière avec autant de rapidité que les bagages.

III. Dispositions générales.

§ 9.

L'Administration douanière de chacun des terri-

Übersetzung.

§ 7.

Die Zollabfertigung von Hand- und Reisegepäck soll in der Grenzstation derart beschleunigt werden, daß auch die an ein anderes Zollamt überwiesenen Gepäckstücke, wenn irgendwie tunlich, noch mit dem Anschlußzuge weiterbefördert werden können.

§ 8.

Eil- und Frachtgüter, welche mit personenführenden Zügen befördert werden, sind denselben Bedingungen und Förmlichkeiten unterworfen, welche für die mit den Güterzügen beförderten derartigen Gegenstände gelten.

Jedoch sollen verderbliche Eilgüter bei Zügen mit Personenbeförderung vom Grenzzollamte ebenso beschleunigt abgefertigt werden wie Gepäck.

III. Allgemeine Bestimmungen.

§ 9.

Die Zollverwaltung jedes der beiderseitigen Zollgebiete

Urtext.

toires douaniers admettra la fermeture douanière appliquée par l'Administration de l'autre Partie, dès qu'elle aura constaté que cette fermeture a été appliquée dans les conditions requises sur son propre territoire douanier et qu'elle répond aux dispositions stipulées. Il lui est loisible, cependant, dans la mesure où elle le jugerait nécessaire, de procéder à un supplément de fermeture.

§ 10.

Il est réservé à l'appréciation des Administrations douanières de chacun des deux territoires douaniers de décider dans quelle mesure elle juge à propos de faire escorter les convois.

Les membres de l'escorte auront gratuitement droit à des places appropriées à leurs fonctions dans les trains à surveiller et à leur retour à des places répondant à leur rang dans des wagons de voyageurs.

Übersetzung.

wird den Verschluß, welchen die Zollverwaltung des anderen Teiles angelegt hat, für genügend anerkennen, sobald sie sich vergewissert hat, daß derselbe auf die in ihrem Zollgebiete zulässige Art angelegt ist und den verabredeten Bedingungen entspricht. Dieselbe ist aber befugt, soweit sie es für erforderlich erachtet, eine Vervollständigung des Verschlusses vorzunehmen.

§ 10.

Inwieweit die Züge unter Begleitung von Zollbeamten gestellt werden sollen, bleibt dem Ermessen der Zollverwaltung jedes der beiden Zollgebiete überlassen.

Den Begleitungsorganen sind in den zu überwachenden Zügen zweckentsprechende Plätze und, sofern sie von der Begleitung zurückkehren, Plätze in einem Personenwagen der ihnen gebührenden Klasse unentgeltlich einzuräumen.

Urtext.

§ 11.

. L'Administration des chemins de fer est tenue d'annoncer au bureau frontière ainsi qu'à tout autre autorité douanière désigné d'avance par l'Administration douanière au plus tard huit jours avant son entrée en vigueur tout changement d'horaire dans la marche des trains franchissant la frontière ou des trains qui leur correspondent.

Par contre la station frontière annoncera par écrit au seul bureau frontière intéressé les trains non prévus par l'horaire (trains spéciaux, trains nécessités par les circonstances, trains dédoublés, circulation des locomotives); cette communication doit être faite assez tôt pour que le bureau de douane puisse pendre ses mesures en vue de la visite et du traitement douanier de ces trains.

§ 12.

Par les stipulations ci-dessus ne sont nullement

Übersetzung.

§ 11.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, jede Änderung des Fahrplanes (Fahrordnung) rücksichtlich der die Grenze überschreitenden Züge und deren Anschlußzüge spätestens acht Tage, bevor sie in Wirksamkeit tritt, dem Grenzzollamte und den von der Zollverwaltung etwa noch weiter bezeichneten Zolldienststellen anzuzeigen.

Dagegen sind nicht fahrplanmäßige Züge (Sonder- oder Erfordernißzüge, Züge in mehreren Teilen, Lokomotivfahrten) von der Grenzstation nur dem zuständigen Grenzzollamte schriftlich, und zwar so frühzeitig anzuzeigen, daß die für die Revision und Abfertigung dieser Züge notwendigen Verfügungen seitens des Zollamtes noch zeitgerecht getroffen werden können.

§ 12.

Die Vorschriften eines jeden Landes in betreff der

Urtext.

atteintes les prescriptions de chaque pays relatives aux peines prévues pour les fraudes et contraventions douanières, pas plus que les prescriptions relatives aux probibitions ou restrictions dans l'importation, l'exportation ou le transit.

De même il est loisible à l'Administration douanière de chaque pays, en cas de soupçon sérieux dé tentative de fraude, de faire procéder à la visite des marchandises et autres formalités, tant au bureau frontière que, le cas échéant, dans les autres bureaux.

§ 13.

Les facilités spéciales du trafic par chemin de fer entre l'Autriche-Hongrie et l'Italie qui pourraient exister déjà, sont maintenues en tant qu'elles sont plus larges que les dispositions ci-dessus.

§ 14.

La présente Convention entrera en vigueur sans autre

Übersetzung.

wegen Zolldefraudationen oder Kontraventionen verwirkten Strafen und diejenigen, in welchen Verbote oder Beschränkungen der Einfuhr, der Ausfuhr oder des Durchgangsverkehres angeordnet sind, werden durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt. Ebenso ist es in jedem Lande der Zollverwaltung unbenommen, in Fällen, in denen erhebliche Gründe des Verdachtes, daß eine Defraude versucht werde, obwalten, zur Revision der Waren und zu den anderen Förmlichkeiten bei dem Grenzzollamte sowohl als auch nötigenfalls bei anderen Ämtern schreiten zu lassen.

§ 13.

Die zwischen Österreich-Ungarn und Italien bestehenden Erleichterungen des Eisenbahnverkehrs sollen, sofern sie weiter gehen als die vorstehenden Bestimmungen, auch ferner aufrecht bleiben.

§ 14.

Das gegenwärtige Übereinkommen soll ohne besondere

Urtext.	Übersetzung.
ratification spéciale en même temps que le Traité de commerce et de navigation signé le 11. février 1906 et sera valable pour toute la durée dudit Traité, sous réserve des modifications que, en raison de circonstances nouvelles, les Gouvernements conviendraient d'y apporter.	Ratifikation gleichzeitig mit dem heute unterzeichneten Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Italien vom 11. Februar 1906 in Kraft treten und unbeschadet der Änderungen, die in Berücksichtigung neu hervortretender Bedürfnisse im Einvernehmen der beiderseitigen Regierungen etwa vereinbart werden möchten, während der Dauer des genannten Handels- und Schiffahrtsvertrages in Geltung bleiben.
Fait en double expédition à Rome le 11. février 1690.	Geschehen in doppelter Ausfertigung zu Rom, den 11. Februar 1906.

Begründung der Regierungsvorlage.

Der Handelsverkehr Italiens zeigt das Bild einer bedeutenden und stetigen Entwicklung. Seine Gesamteinfuhr ist von 1127 Millionen Lire im Jahre 1891 auf 1913 im Jahre 1904, seine Ausfuhr von 877 auf 1597 Millionen Lire gestiegen.

Im Durchschnitte der letzten zehn Jahre betrug der italienische Import 1463 Millionen Lire, davon aus Österreich-Ungarn 153 oder $10^1/_2$ Prozent; der Export Italiens belief sich auf 1255 Millionen Lire, davon nach Österreich-Ungarn 136 oder 11 Prozent. Die Monarchie nahm sowohl in der Einfuhr als der Ausfuhr Italiens die sechste Stelle ein.

Der Text des Vertrages schließt sich jenem des bisher in Wirksamkeit gestandenen an, dessen Bestimmungen sich während des nunmehr durch 14 Jahre geltenden Regimes im allgemeinen als vollkommen entsprechend erwiesen haben. Die vorgenommenen Änderungen sind zum Teile nur formaler Natur und haben den Zweck, einerseits den schon bestehenden Dispositionen prägnanteren Ausdruck zu leihen, andrerseits den Wortlaut mit der in unserem Vertrage mit dem Deutschen Reiche gewählten Diktion in Einklang zu bringen.

Durch die Artikel 25 und 26 (früher 24 und 25) werden die Verhältnisse des wechselseitigen Eisenbahnverkehres geregelt. Der Artikel 25 entspricht inhaltlich dem Artikel 24 des bisherigen Vertrages mit gewissen, der Fassung in den übrigen Handelsverträgen angepaßten textlichen Änderungen. Insbesondere wurde der Wortlaut des Absatzes 2, betreffend die Herstellung direkter Tarife für den Personen- und Güterverkehr im Sinne der gleichartigen Bestimmung

im Artikel 16 des neuen Handels- und Zollvertrages mit dem Deutschen Reiche durch Hervorhebung der maßgebenden Bedeutung des tatsächlichen Bedürfnisses ergänzt. Die Absätze 5 und 6 des Artikels im bisherigen Vertrag sind, als durch das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr überholt, in Wegfall gekommen. Artikel 25 des bisherigen Vertrages ist als Artikel 26 in den neuen Vertrag unverändert übernommen worden.

Durch die Schlußprotokollsvereinbarung zu Artikel 25 wird die im ersten Absatz dieses Artikels enthaltene allgemeine Verpflichtung, die Bewohner der beiderseitigen Gebiete und deren Güter auf den Eisenbahnen gleichmäßig zu behandeln, durch Aufnahme näherer Bestimmungen ergänzt, die mit der gleichartigen Vereinbarung in anderen Handelsverträgen, insbesondere mit der des Artikels Xa des Handelsvertrages zwischen dem Deutschen Reiche und Italien*) übereinstimmen. Diese Ergänzung war geboten, um unseren Ausfuhrgütern auf den italienischen Eisenbahnen die vollkommen paritätische Behandlung mit den konkurrierenden Provenienzen dritter Staaten zu sichern. Rücksichtlich der Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr ist es gelungen, ein besonderes Übereinkommen nach Analogie der im gleichen Gegenstande zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche getroffenen Abmachungen abzuschließen, wodurch mehrfache neue Erleichterungen für den Eisenbahnverkehr und speziell den Reiseverkehr geschaffen werden. Die bisherigen Bestimmungen zu Artikel 26 (früher 25) sind hierdurch überflüssig geworden und wurden durch einen Hinweis auf die besonderen, für die Zollabfertigung im gegenseitigen Eisenbahnverkehre geltenden Bestimmungen ersetzt.

---

*) Siehe Seite 205.

Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Belgien vom 12. Februar 1906, R. G. Bl. Nr. 55.

(Abgeschlossen zu Wien am 12. Februar 1906, von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 26. Februar 1906, worüber die Auswechslung der beiderseitigen Ratifikationen am 5. März 1906 zu Wien stattgefunden hat.)

(In Kraft seit 1. März 1906.)

(Urtext.)

Article 1er.

Il y aura pleine et entière liberté de commerce et de navigation entre l'Autriche-Hongrie et la Belgique; les ressortissants des Parties contractantes ne seront pas soumis à raison de leur commerce et de leur industrie dans les ports, villes et lieux quelconques des Etats respectifs, soit qu'ils s'y établissent, soit qu'ils y résident temporairement, à des droits, taxes, impôts ou patentes, sous quelque dénomination que ce soit, autres ni plus élevés, que ceux qui seront perçus sur les nationaux, et les privilèges, immunités et autres faveurs quelconques, dont jouiraient en matière de commerce ou d'industrie les ressortissants de l'une des

(Übersetzung.)

Artikel 1.

Zwischen Österreich-Ungarn und Belgien wird vollständige Handels- und Schiffahrtsfreiheit bestehen; die Angehörigen der vertragschließenden Teile werden aus Anlaß der Ausübung von Handels- und Industriegeschäften in den Häfen, Städten und sonstigen Orten der betreffenden Staaten, mögen sie dort dauernd ansässig sein oder sich bloß vorübergehend aufhalten, keine anderen oder höheren Abgaben, Taxen, Steuern oder wie immer Namen habenden Gebühren zu entrichten haben als jene, welche von den Nationalen eingehoben werden, und die Privilegien, Immunitäten und anderen Begünstigungen, welche die Angehörigen des einen der vertragschließen-

(Urtext.)

Parties contractantes, seront communs à ceux de l'autre.

Les stipulations de cet article ne dérogent en rien aux lois, ordonnances et règlements, spéciaux en matière de commerce, d'industrie et de police en vigueur dans les territoires de chacune des Parties contractantes applicables aux ressortissants de toute autre Etat.

Article 3.

Les produits du sol et de l'industrie de la Belgique qui seront importés en Autriche-Hongrie et les produits du sol ou de l'industrie de l'Autriche-Hongrie qui seront importées en Belgique, destinés, soit à la consommation, soit à l'entreposage, soit à la réexportation ou au transit, seront soumis au même traitement et ne seront passibles de droits ni plus élevés ni autres que les produits de la nation la plus favorisée sous ces rapports. Nommément,

(Übersetzung.)

den Teile bei dem Betriebe von Handels- und Industriegeschäften genießen, werden gleichmäßig auch jenen des anderen Teiles zukommen.

Die Bestimmungen dieses Artikels widersprechen in keiner Weise den in den Gebieten jedes der vertragschließenden Teile geltenden, auf die Angehörigen anderer Staaten anwendbaren, besonderen Gesetzen, Verordnungen und Vorschriften, welche Handels-, Industrie- und Polizeiangelegenheiten betreffen.

Artikel 3.

Die Bodenprodukte oder Industrieerzeugnisse Belgiens, welche in Österreich-Ungarn und die Bodenprodukte oder Industrieerzeugnisse Österreich-Ungarns, welche in Belgien eingeführt werden, sollen daselbst, sie mögen zum Verbrauche, zur Lagerung, zur Wiederausfuhr oder zur Durchfuhr bestimmt sein, der nämlichen Behandlung unterliegen und keinen höheren oder anderen Abgaben unterworfen werden als die Erzeugnisse des in diesen Beziehungen meist-

(Urtext.)

toute faveur, toute immunité et toute réduction du tarif des droits d'entrée que l'une des Parties contractantes accordera à une tierce Puissance, sera immédiatement et sans condition étendue aux produits du sol et de l'industrie de l'autre.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas:

1° aux faveurs actuellement accordées ou qui pourraient être accordées ultérieurement à des Etats limitrophes pour faciliter les rapports de frontière, ni aux réductions, ou franchises de droits de douane qui ne s'appliquent qu'a certaines frontières determinées ou aux habitants de certaines parties du territoire.

2° aux obligations imposées à l'une des Parties contractantes par des engagements d'une union douanière contractée déjà, ou qui pourrait être contractée à l'avenir.

(Übersetzung.)

begünstigten Landes. Insbesondere wird jede Begünstigung, jede Befreiung und jede Ermäßigung in dem Tarif der Eingangsabgaben, welche einer der vertragschließenden Teile einer dritten Macht zugestehen wird, gleichzeitig und ohne Bedingung den Bodenprodukten und Industrieerzeugnissen des anderen zu teil werden.

Die vorstehenden Bestimmungen beziehen sich jedoch nicht:

1. auf jene Begünstigungen, welche zur Erleichterung des Grenzverkehres Nachbarstaaten gegenwärtig eingeräumt sind oder künftig eingeräumt werden könnten, noch auf jene Zollermäßigungen oder Zollbefreiungen, welche nur für gewisse Grenzen oder für die Bewohner einzelner Gebietsteile Geltung haben;

2. auf diejenigen Verpflichtungen, welche einem der vertragschließenden Teile durch eine schon bestehende oder etwa künftig eintretende Zolleinigung auferlegt werden könnten.

Schweiz.

Handelsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz vom 9. März 1906, R. G. Bl. Nr. 156.*)

(Abgeschlossen zu Wien am 9. März 1906, von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Ischl am 25. Juli 1906, worüber die Auswechslung der beiderseitigen Ratifikationen am 30. Juli 1906 zu Wien stattgefunden hat.)

Artikel 12.

Die vertragschließenden Teile werden dort, wo an ihren Grenzen unmittelbare Schienenverbindungen vorhanden sind und ein Übergang der Transportmittel stattfindet, Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Wagen eingehen und in denselben Wagen nach einem Orte im Innern befördert werden, an welchem sich ein zur Abfertigung befugtes Zoll- oder Steueramt befindet, von der Deklaration, Abladung und Revision an der Grenze sowie vom Kolloverschluß frei lassen, insofern jene Waren durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Eingang angemeldet sind.

Waren, welche in vorschriftsmäßig verschließbaren Eisenbahnwagen durch die Gebiete der vertragschließenden Teile ausgeführt oder nach den Gebieten des anderen ohne Umladung durchgeführt werden, sollen von der Deklaration,

*) Als Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Vertrages wurde zufolge der Erklärung vom 28. Juni 1906 zwischen Österreich-Ungarn und der Schweizerischen Eidgenossenschaft R. G. Bl. Nr. 158, der 1. August 1906 festgesetzt.

Abladung und Revision, sowie vom Kolloverschlusse sowohl im Innern als an den Grenzen frei bleiben, insofern dieselben durch Übergabe der Ladungsverzeichnisse und Frachtbriefe zum Durchgang angemeldet sind.

Die Verwirklichung der vorstehenden Bestimmungen ist jedoch dadurch bedingt, daß die beteiligten Eisenbahnverwaltungen für das rechtzeitige Eintreffen der Wagen mit unverletztem Verschlusse am Abfertigungsamte im Innern oder am Ausgangsamte haftbar sind.

Für die Zollabfertigung im gegenseitigen Eisenbahnverkehre gelten die hierüber besonders vereinbarten Bestimmungen.

Insoweit von einem der vertragschließenden Teile mit dritten Staaten in betreff der Zollabfertigung weitergehende als die hier aufgeführten Erleichterungen vereinbart worden sind, finden diese Erleichterungen auch bei dem Verkehr mit dem anderen Teile, unter Voraussetzung der Gegenseitigkeit, Anwendung.

Übereinkommen zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz vom 9. März 1906 über die Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr.

Zur Regelung der Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz sind die Unterzeichneten auf Grund der ihnen durch ihre Regierungen erteilten Ermächtigung über folgende Bestimmungen übereingekommen:

I. Güterverkehr.

§ 1.

Güterzüge dürfen die Zollgrenze auch zur Nachtzeit sowie an Sonntagen und Festtagen überschreiten.

Jeder aus dem Auslande einfahrende Güterzug muß dem Grenzzollamte nach Maßgabe der beiderseits bestehenden Zollvorschriften angemeldet werden.

Die zur Zollkontrolle erforderlichen Papiere sind dem zuständigen Grenzzollamte möglichst bald zuzustellen.

§ 2.

Alle Waren, welche in zollsicher eingerichteten Wagen verladen sind, sollen sowohl beim Eingang als auch beim Ausgang der speziellen Deklaration, Abladung, Verwiegung und Revision sowie dem Kolloverschlusse beim Grenzzollamt nicht unterliegen, wenn sie von diesem an ein anderes Amt zur weiteren Zollbehandlung überwiesen werden.

In betreff der zollsicheren Einrichtung der Wagen sind die auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 verein-

barten Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehre sowie die etwaigen Abänderungen und Ergänzungen derselben maßgebend.

Füllen die Waren einen Wagen nicht aus, so können sie mit dem Anspruche auf die vorerwähnten Erleichterungen in verschließbare Abteilungen von zollsicher eingerichteten, gedeckt gebauten Wagen oder in abhebbare Kasten oder Körbe, deren Benutzung zuvor von der Zollverwaltung gestattet worden ist, verladen und unter zollamtlichem Verschlusse befördert werden.

Von der Abladung und Verwiegung sollen in der Regel auch die bei dem Grenzzollamte zur endgültigen Zollabfertigung gelangenden zollfreien Waren befreit sein, wenn deren zollordnungsmäßige Revision ohne Abladung durchführbar ist.

§ 3.

Die im § 2 bezeichneten Erleichterungen sollen auch im Falle einer unter zollamtlicher Überwachung stattfindenden Umladung der Güter (von Wagen zu Wagen), ohne daß damit die zollordnungsmäßige Abfertigung verbunden zu werden braucht, zulässig sein:

1. wenn der Übergang der Güterwagen wegen Verschiedenheit der baulichen Einrichtung der anschließenden Eisenbahn nicht möglich ist,

2. wenn die Umladung des Gutes nach dem Ermessen der Bahnorgane aus anderen Gründen notwendig ist.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

§ 4.

Die im § 1 für die Güterzüge zugestandene Befugnis, die Zollgrenze während der Nacht und an Sonn- und Fest-

tagen zu überschreiten, findet auch auf die Züge mit Personenbeförderung Anwendung.

§ 5.

Bei Überschreitung der Zollgrenze darf in den Personenwagen nur Handgepäck der Reisenden untergebracht sein.

§ 6.

Das Handgepäck der Reisenden und das eisenbahnmäßig abgefertigte Reisegepäck werden in der Regel bei dem Grenzzollamte revidiert. Jedoch sollen nach Maßgabe des Bedürfnisses des Reiseverkehrs Erleichterungen zugelassen werden. Insbesondere soll nach Tunlichkeit Vorsorge getroffen werden, in einzelnen Relationen die Schlußabfertigung des aufgegebenen Reisegepäcks bei dem Zollamte der Bestimmungsstation zu ermöglichen. Auch wird seitens der Zollverwaltungen Verfügung getroffen werden, daß bei direkt übergehenden Zügen, beziehungsweise Wagen, das Handgepäck der Reisenden in der Grenzstation nach Tunlichkeit in den Wagen selbst revidiert wird.

§ 7.

Die Zollabfertigung von Hand- und Reisegepäck soll in der Grenzstation derart beschleunigt werden, daß auch die an ein anderes Zollamt überwiesenen Gepäckstücke, wenn irgendwie tunlich, noch mit dem Anschlußzuge weiterbefördert werden können.

§ 8.

Eil- und Frachtgüter, welche mit personenführenden Zügen befördert werden, sind denselben Bedingungen und Förmlichkeiten unterworfen, welche für die mit den Güterzügen beförderten derartigen Gegenstände gelten.

Jedoch sollen verderbliche Eilgüter bei Zügen mit Personenbeförderung vom Grenzzollamte ebenso beschleunigt abgefertigt werden wie Gepäck.

III. Allgemeine Bestimmungen.

§ 9.

Die Zollverwaltung jedes der beiderseitigen Zollgebiete wird den Verschluß, welchen die Zollverwaltung des anderen Teiles angelegt hat, für genügend anerkennen, sobald sie sich vergewissert hat, daß derselbe auf die in ihrem Zollgebiete zulässige Art angelegt ist und den verabredeten Bedingungen entspricht. Dieselbe ist aber befugt, soweit sie es für erforderlich erachtet, eine Vervollständigung des Verschlusses vorzunehmen.

§ 10.

Inwieweit die Züge unter Begleitung von Zollbeamten gestellt werden sollen, bleibt dem Ermessen der Zollverwaltung jedes der beiden Zollgebiete überlassen.

Den Begleitungsorganen sind in den zu überwachenden Zügen zweckentsprechende Plätze und, sofern sie von der Begleitung zurückkehren, Plätze in einem Personenwagen der ihnen gebührenden Klasse unentgeltlich einzuräumen.

§ 11.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, jede Änderung des Fahrplanes (Fahrordnung) rücksichtlich der die Grenze überschreitenden Züge und deren Anschlußzüge spätestens acht Tage, bevor sie in Wirksamkeit tritt, dem Grenzzollamte und den von der Zollverwaltung etwa noch weiter bezeichneten Zolldienststellen anzuzeigen.

Dagegen sind nicht fahrplanmäßige Züge (Sonder- oder Erforderniszüge, Züge in mehreren Teilen, Lokomotivfahrten) von der Grenzstation nur dem zuständigen Grenzzollamte schriftlich, und zwar so frühzeitig anzuzeigen, daß

die für die Revision und Abfertigung dieser Züge notwendigen Verfügungen seitens des Zollamtes noch zeitgerecht getroffen werden können.

§ 12.

Die Vorschriften eines jeden Landes in betreff der wegen Zolldefraudationen oder Kontraventionen verwirkten Strafen und diejenigen, in welchem Verbote oder Beschränkungen der Einfuhr, der Ausfuhr oder des Durchgangsverkehrs angeordnet sind, werden durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt. Ebenso ist es in jedem Lande der Zollverwaltung unbenommen, in Fällen, in denen erhebliche Gründe des Verdachtes, daß eine Defraude versucht werde, obwalten, zur Revision der Waren und zu den anderen Förmlichkeiten bei dem Grenzzollamte sowohl als auch nötigenfalls bei anderen Ämtern schreiten zu lassen.

§ 13.

Die zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz bestehenden Erleichterungen des Eisenbahnverkehrs sollen, sofern sie weiter gehen als die vorstehenden Bestimmungen, auch ferner aufrecht bleiben.

§ 14.

Das gegenwärtige Übereinkommen soll ohne besondere Ratifikation gleichzeitig mit dem heute unterzeichneten Handelsvertrage zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz in Kraft treten und, unbeschadet der Änderung, die in Berücksichtigung neu hervortretender Bedürfnisse im Einvernehmen der beiderseitigen Regierungen etwa vereinbart werden möchte, während der Dauer dieses Handelsvertrages in Geltung bleiben.

Geschehen in doppelter Ausfertigung zu Wien, am 9. März 1906.

Begründung zur Regierungsvorlage.

Die Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz waren für die Zeit vom 1. Februar 1892 bis 31. Dezember 1905 durch den Handelsvertrag vom 10. Dezember 1891 geregelt. Nachdem die schweizerische Bundesregierung den erwähnten Handelsvertrag auf den 19. September 1905 gekündigt hatte und die Bestimmungen dieses Vertrages durch ein auf Grund des Gesetzes vom 21. August 1905, R. G. Bl. Nr. 141, aktiviertes provisorisches Übereinkommen bis Ende des Jahres 1905 in Wirksamkeit belassen worden waren, wurden die Verhandlungen zum Zwecke der Vereinbarung eines neuen Handelsvertrages nach vorher erfolgtem Austausche der gegenseitigen Forderungen im Oktober 1905 in Wien aufgenommen.

Die mündlichen kommissarischen Auseinandersetzungen während der Monate Oktober und November 1905 führten beiderseits zur Überzeugung, daß eine Ausgleichung der bestehenden großen Differenzen und damit das Zustandekommen einer definitiven Verständigung vor Schluß des Jahres 1905 nicht zu ermöglichen sein werde. Nach Schaffung eines neuerlichen Provisoriums für die Monate Jänner und Februar 1906 und nach Durchführung eines mehrfachen Notenwechsels, durch welchen eine Annäherung in den damals noch bestandenen Differenzpunkten angebahnt wurde, erfolgte die Wiederaufnahme der mündlichen kommissarischen Beratungen am 20. Februar 1906 in Wien, welche ungeachtet aller einer schließlichen Einigung noch entgegenstehenden Differenzen durch Entgegenkommen von beiden Seiten einem gedeihlichen Ende zugeführt werden konnten.

Der vorliegende Vertrag schließt sich seinem Texte nach im wesentlichen an die Vereinbarungen des Jahres 1891

an; wird erwogen, daß während der Dauer des Vertrages vom Jahre 1891 die Einfuhr der Schweiz nach Österreich-Ungarn sich von 47·6 auf 58·2 Millionen Kronen gehoben hat und unsere Ausfuhr nach der Schweiz von 75·2 auf 89·9 Millionen Kronen angestiegen ist, so darf wohl angenommen werden, daß sich auch unter der Wirksamkeit des neuen Vertrages, die Handels- und Verkehrsbeziehungen in gleich günstiger Weise fortentwickeln werden.

Handelsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Serbien vom 14. März 1908, R. G. Bl. Nr. 182.*)

Artikel II.

Demgemäß sollen die Angehörigen jedes der vertragschließenden Teile gegenseitig in den Gebieten des anderen in gleichem Maße wie die einheimischen und die Angehörigen der meistbegünstigten Nation befugt sein, auf Eisenbahnen, Flüssen und Straßen zu reisen, an beliebigem Orte sich vorübergehend aufzuhalten oder dauernd niederzulassen, Grundstücke jeder Art und Häuser zu kaufen oder dieselben ganz oder teilweise zu mieten und zu besitzen, überhaupt bewegliche und unbewegliche Güter zu erwerben, darüber durch Rechtsgeschäfte jeder Art zu verfügen, dieselben insbesondere zu verkaufen und zu vererben; alles dies Voranstehende ohne hierzu einer besonderen Autorisation oder Genehmigung der Landesbehörden zu bedürfen; sie sollen daselbst Handel und Gewerbe betreiben, Geschäfte jeder Art selbst oder vermittels einer von ihnen gewählten Mittelsperson allein oder in Gesellschaften betreiben, Waren und Personen verfrachten, Geschäftsniederlagen errichten, die Preise, Löhne und Vergütungen ihrer Waren und Leistungen bestimmen sowie ihre Angelegenheiten besorgen, den Zollämtern ihre Deklarationen einreichen, ihre Rechte und Anliegen vor den Behörden und Gerichten des

*) Steht zufolge der Verordnung des Gesamtministeriums vom 29. August 1908, R. G. B. Nr. 182 für die Zeit vom 1. September bis spätestens 31. Dezember 1908 provisorisch in Geltung.

Landes vertreten können; alles dieses ohne andere höhere oder lästigere Abgaben, Steuern, Gebühren oder Taxen als die Inländer oder Angehörigen der meistbegünstigten Nation zu entrichten und ohne daß unter ihnen ein Unterschied nach der Nationalität oder Konfession gemacht werden kann.

Es ist selbstverständlich, daß hiebei die im Lande in Bezug auf Handel, Gewerbe und öffentliche Sicherheit bestehenden und auf die Inländer und Angehörigen der meistbegünstigten Nation anwendbaren Gesetze und Verordnungen zu beobachten sind.

. . . . . .

Artikel XIV.

Unbeschadet der besonderen Vereinbarungen über das Zollverfahren im Eisenbahnverkehre wird festgesetzt, daß die Waren, welche in den Gebieten eines der vertragschließenden Teile dem Zollsicherungsstellungsverfahren unterzogen werden und aus gleichem oder anderen Grunde bereits unter Raum- oder Kolloverschluß gelegt worden sind, wenn sonst den Anforderungen der Kontrolle Genüge geschehen, in den Gebieten des anderen vertragsschließenden Teiles nicht ausgepackt und die vorhandenen unverletzten Siegel und Plomben nicht durch andere ersetzt werden sollen.

Überhaupt sollen die Förmlichkeiten des Zollverfahrens nach gleichartigen Grundsätzen geordnet und möglichst vereinfacht sowie für die regelmäßige und schleunige Abfertigung in den ausreichend zu bemessenden Amtsstundnn gesorgt werden.

Nach Zulaß der Umstände sollen die Zollämter der vertragschließenden Teile vereinigt werden oder doch ihre Amtshandlungen zusammenhängend und gleichzeitig ohne unnötige Beschwerung des Verkehres vornehmen.

. . . . . .

Das Bedürfnis nach Festlegung tarifpolitischer Abmachungen in den Handelsverträgen mit den einzelnen Staaten richtet sich naturgemäß nach der gegebenen geographischen Ausdehnung und der handelspolitischen Ausgestaltung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen.

Deutschland steht in dieser Beziehung für den Verkehr mit Österreich-Ungarn selbstverständlich obenan und sind die bezüglichen Bestimmungen des Handelsvertrages mit dem Deutschen Reiche daher auch am weitesten ausgebildet. Aus diesem Grunde und weil diese Bestimmungen, soweit der Vorbehalt der Meistbegünstigung wirkt, auch für den Verkehr mit anderen Staaten zur Geltung kommen, wurden die tarifarischen Vereinbarungen des Handels- und Zollvertrages mit dem Deutschen Reiche einer besonderen Erörterung unterzogen, während die Verträge mit den übrigen Staaten nur eine kurze Würdigung erfuhren.

Wenn man den Inhalt der tarifpolitischen Vereinbarungen des Handels- und Zollvertrages mit dem **Deutschen Reiche** nach seiner praktischen Bedeutung prüft, so kann man drei Grundsätze unterscheiden, und zwar den Grundsatz der gleichartigen Behandlung der beiderseitigen Provenienzen, dann die Regelung der Währung, in der die Tarife aufgestellt werden sollen und endlich die Verpflichtung zur Herstellung direkter Tarife.

Gleichartige Behandlung der beiderseitigen Provenienzen.

Der erste Satz des Artikels 15 stellt allgemein den Grundsatz an die Spitze, daß sowohl hinsichtlich der Bahnbeförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den beiderseitigen Bewohnern gemacht werden soll. Dieser Grundsatz wird im zweiten Satze dieses Artikels sowie im Schlußprotokolle näher präzisiert. Die Verpflichtung des Artikels 15 bezieht sich nach den Bestimmungen des Schlußprotokolles

auf die Frachttarife und alle Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen, für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden. Die paritätische Behandlung der beiderseitigen Provenienzen bezieht sich sohin auf die Frachttarife und auf alle Frachtermäßigungen oder sonstige Begünstigungen. Unter „Frachttarife" sind die normalen Tarife zu verstehen. Als „Frachtermäßigungen" gelten unbestritten alle Ermäßigungen bestehender Frachtsätze oder Nebengebühren, gleichgültig, ob dieselben im Tarife enthalten oder mittels besonderer Verfügungen gewährt, ob sie im Kartierungs- oder im Rückvergütungswege in Form gekürzter Sätze oder in Form von Nachlässen zugestanden sind.

Unter „sonstige Begünstigungen", welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen gewährt werden, sind im allgemeinen alle Transportbegünstigungen zu verstehen, die nicht in einer Ermäßigung des Frachtsatzes (Nebengebühren inbegriffen) zum Ausdrucke kommen, so die Befreiung vom Frankaturzwange, die Nachsicht gewisser Verpackungsvorschriften u. dgl., weiters aber, mit Rücksicht auf die ganz allgemein gehaltene Fassung des Wortlautes der Bestimmung, auch die Ermäßigungen von Einrechnungsanteilen, denn gerade diese stellen sich als eine häufig angewendete Form von tarifarischen Begünstigungen der heimischen Erzeugnisse dar, und es unterliegt keinem Zweifel, daß auch diese Art von Ermäßigungen den Provenienzen des anderen Teiles zur Verfügung zu stellen ist.

Die Ermäßigungen müssen für „Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete" gewährt sein. Die Verpflichtung zur paritätischen Behandlung ist sohin nur insoweit ausgesprochen, als es sich um Ermäßigungen für Erzeugnisse des eigenen Landesgebietes handelt.

Die preußischen Staatsbahnen sind z. B. also nicht verpflichtet, eventuelle Tarifermäßigungen, die sie über die Rhein- und Nordseehäfen für amerikanisches Getreide gewähren, auch dem über Fiume nach diesen Häfen gelangenden ungarischen Getreide zuzugestehen. Sobald jedoch fremde Erzeugnisse im Lande einem Veredlungsverfahren unterzogen worden sind, werden sie den Produkten des eigenen Landes gleichzuhalten sein.

Die Transporte müssen gleichartig sein und ferner aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des andern Teiles übergehen oder das letztere transitieren, so zwar, daß die Bestimmungen den ausgesprochenen Zweck verfolgen, hintanzuhalten, daß der eine Vertragsteil die Provenienzen des anderen Vertragsteiles auf den Eisenbahnen ungünstiger behandle als die Erzeugnisse des eigenen Landesgebietes. In diesem Sinne ist der zweite Satz des Artikels 15 dahin zu verstehen, daß die aus dem Gebiete des einen Teiles (Deutschland) in das Gebiet des anderen Teiles (Österreich) übergehenden oder das letztere transitierenden Transporte nicht ungünstiger behandelt werden sollen, als die aus dem Gebiete des betreffenden Teiles (Österreich) abgehenden oder darin verbleibenden Transporte. Von besonderer Bedeutung ist es, daß die Parität auch für die das Gebiet des andern Staates transitierenden Transporte zu gewähren ist. Es müssen daher alle dem Export der eigenen Erzeugnisse gewährten Tarifbegünstigungen, je nachdem allgemein oder für gewisse Strecken, auch dem Transit fremder Güter zur Verfügung gestellt werden.

Dagegen hat die paritätische Behandlung nur einzutreten „bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung". Diese Bestimmung regelt den Vorgang in jenen Fällen, in welchen die Begünstigung des betreffenden Artikels nicht allgemein, sondern auf gewisse im Tarife bezeichnete Relationen (Richtungstarife) beschränkt ist.

Die Begünstigungen sind im gleichen Umfange zu bewilligen, das heißt, daß die Sendungen aus dem Vertragsstaate bei Vorhandensein der sonstigen Voraussetzungen aller Begünstigungen teilhaftig werden müssen, die nach dem betreffenden Tarife den inländischen Produkten eingeräumt sind, daß aber auch umgekehrt die fremden Sendungen allen Einschränkungen und Bedingungen unterworfen werden können, die für die Inlandstransporte tarifgemäß gelten. Als solche Einschränkungen und Bedingungen wären zum Beispiel anzuführen: die sogenannten Stationsprovenienzen, die Lokosätze und die Beschränkung ermäßigter Frachtsätze auf Stationen, die mit gewissen Etablissements in Schienenverbindung stehen.

Endlich enthält das Schlußprotokoll noch die Ausnahmsbestimmung: „soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt".

Währung der Tarife.

Was die Bestimmungen über die Währung, in der die gemeinsamen Tarife aufzustellen sind, anbelangt, so enthalten die Absätze 2 und 3 des Artikels 15 zunächst darüber, in welcher Währung die gemeinsamen Tarife aufzustellen sind, keine Bestimmung. Die vorstehenden Bestimmungen betreffen nur jene Fälle, in welchen eine ausländische Bahn mit einer ihrer im Inlande gelegenen Station beteiligt ist. Liegt die betreffende Relation ganz im Inlande (zum Beispiel Asch-Voitersreuth), dann muß der Tarif auch in der Währung des Inlandes aufgestellt sein. Im Grenzverkehre aber und im Verkehre solcher im Inlande gelegenen Stationen ausländischer Bahnverwaltungen mit Auslandsstationen (zum Beispiel Eger—München) ist zwar nicht die Aufstellung des Tarifes auch in der Währung des Inlandes, dafür aber die Verpflichtung zur Annahme inländischen Geldes zur Frachtzahlung vorgesehen. Beide Bestimmungen entspringen dem praktischen Bedürfnisse.

Verpflichtung zur Herstellung von direkten Tarifen.

Die im Artikel 16 und im Schlußprotokoll zu Artikel 15, 16 und 18 diesbezüglich vorgesehenen Bestimmungen halten auseinander direkte Expedition und direkten Tarif. Unter direkter Expedition wird offenbar der Fall gemeint, wo die Sendung ohne Bestand eines direkten Tarifes mit einem direkten Frachtbriefe abgefertigt wird. Was die direkten Tarife selbst anbelangt, so statuiert Artikel 16 die Verpflichtung der Vertragsstaaten, wegen Herstellung direkter Tarife auf die Bahnverwaltungen zu dringen. Die Schlußprotokollbestimmung zu Artikel 15 endlich spricht aus, daß in die direkten Tarife auf Verlangen des anderen Teiles, die auf der Beförderungsstrecke auf Grund der Lokal-, beziehungsweise Verbandtarife sich ergebenden Frachtsätze einzurechnen sind.

Die in Rede stehenden Bestimmungen sind wiederholt Gegenstand von Kontroversen zwischen der deutschen und ungarischen Regierung einerseits und der österreichischen Regierung andrerseits gewesen. Über die Verschiedenheit der Auffassungen der Regierungen in dieser Frage gibt die nachstehende, offenbar auf amtlichen Informationen beruhende Darstellung Aufklärung *).

„Zwischen den preußischen und den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen haben sich Differenzen in bezug auf die Interpretation jener Bestimmungen des Handelsvertrages ergeben, welche sich auf die Eisenbahntransportfragen, insbesondere auf die Erstellung direkter Tarife beziehen. Wir haben schon in unserer damaligen Mitteilung auf die Unhaltbarkeit des seitens der preußischen Bahnen eingenommenen Standpunktes hingewiesen. Angesichts der großen Tragweite der Angelegenheit erscheint es zweifellos

*) Österr.-ung. Eisenbahnblatt Nr. 46 und 47 ex 1901.

von großem Interesse, diese Frage an der Hand der konkreten Vertragsbestimmungen eingehender zu untersuchen.

Wenn wir die in Rede stehenden Bestimmungen näher ins Auge fassen, so kommt in erster Linie die Bestimmung des Artikels 16 des Handels- und Zollvertrages mit Deutschland*) in Betracht, worin es heißt: „Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, dahin zu wirken, daß durch die beiderseitigen Bahnverwaltungen direkte Expeditionen oder direkte Tarife im Personen- und Güterverkehre, sobald und insoweit dieselben von beiden Teilen als wünschenswert bezeichnet werden, zur Einführung gelangen". Fassen wir nun zunächst die vorstehend zitierte Bestimmung an sich ins Auge, ohne auf die einschlägigen Zusatzvereinbarungen des Schlußprotokolles zu reflektieren. Die deutschen Bahnverwaltungen wollen bekanntlich den Inhalt dieser Bestimmung dahin interpretieren, daß es in das freie Ermessen jeder beteiligten Verwaltung gestellt sei, die Frage zu prüfen, ob die Herstellung des direkten Tarifes im gegebenen Falle von dem von ihr eingenommenen Interessenstandpunkte aus wünschenswert erscheint, und sie nehmen für sich die Berechtigung in Anspruch, nach Maßgabe des Ergebnisses dieser Prüfung den direkten Tarif entweder anzunehmen oder abzulehnen. Insolange sich nun dieser Standpunkt mit jenem deckt, von dem aus die Interessen des gemeinsam zu versorgenden Verkehres beurteilt werden müssen, ist gegen diese Art der Auffassung gewiß nichts einzuwenden. In dem Momente jedoch, wo man versuchen wollte, die Frage, ob ein Tarif als wünschenswert zu bezeichnen ist oder nicht, vom einseitigen Gesichtspunkte partikulärer, den eigentlichen Verkehrsinteressen fremden Bestrebungen zu beurteilen, stellt sich die Sache wesentlich anders dar.

So aufgefaßt, würde nämlich die fragliche Bestimmung nichts anderes bedeuten, als daß es ganz in das Belieben

*) Handels- und Zollvertrag vom 6. Dezember 1891.

jeder beteiligten Verwaltung gesetzt sei, einen direkten Tarif, je nachdem sie einen solchen wünscht oder nicht wünscht, anzunehmen oder abzulehnen. Um diesen Zustand herbeizuführen, bedarf es aber wahrlich keines Handels- und Zollvertrages und keiner besonderen Vereinbarung. Sind die beiderseitigen Verwaltungen darüber einig, daß ein direkter Tarif als wünschenswert zu bezeichnen sei, dann ist eine besondere vertragsmäßige Verpflichtung, beiderseits dahin zu wirken, daß dieser direkte Tarif auch wirklich eingeführt werde, zum mindesten sehr überflüssig. Geht also hieraus schon zur Evidenz hervor, daß die im Artikel 16 ausgesprochene Verpflichtung denn doch eine andere Bedeutung haben muß, so wird dies vollkommen klar, wenn man die Vereinbarungen des Schlußprotokolles mit in Betracht zieht. In demselben heißt es: „Die vertragschließenden Teile werden auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens, insbesondere auch durch Herstellung direkter Eisenbahnfrachttarife einander tunlichst unterstützen. Dieselben sind darüber einig, daß die Frachttarife und alle Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind. Demgemäß sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal-, beziehungsweise Verbandstarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Teiles auch in die direkten Tarife einzurechnen."

In den vorstehend reproduzierten Vereinbarungen ist also die dezidierte Zusage, daß sich die vertragschließenden Teile durch Herstellung direkter Eisenbahnfrachttarife tunlichst unterstützen werden, an die Spitze gestellt. In diesem

Sinne muß demnach die Bestimmung des Artikels 16 gedeutet werden, und in diesem Sinne müssen also die beteiligten Verwaltungen bei Entscheidungen über die ihnen vorliegenden Anträge auf Bildung direkter Tarife sich ausschlaggebend von den Rücksichten auf die gegenseitige Unterstützung, das ist auf die Interessen des gemeinsamen Verkehres, leiten lassen.

Speziell der letzte Satz der zitierten Zusatzvereinbarungen, wonach die Frachtsätze des gebrochenen Verkehres auf Verlangen des anderen Teiles in die direkten Tarife einzurechnen sind, könnte umgekehrt vielleicht die Deutung erfahren, daß das Verlangen des einen Teiles genüge, um die Einführung eines gewünschten direkten Frachtsatzes zu erzwingen. Diese Deutung würde jedoch auf der anderen Seite über das Ziel hinausschießen; denn es ist klar, daß der zitierte Satz nur im Zusammenhalte mit der unmittelbar vorhergehenden Bestimmung, welcher zufolge Frachttarife und Frachtermäßigungen des einen Staatsgebietes den in dasselbe eintretenden oder letzteres transitierenden Provenienzen des anderen Staatsgebietes unter gewissen Voraussetzungen nicht vorenthalten werden können, die Intention der Vereinbarung zum Ausdrucke bringt. Es handelt sich somit hier lediglich um die Frage der Konstruktion der direkten Tarife; das heißt: wenn es zur Bildung direkter Tarife überhaupt kommt, dann sind „auf Verlangen des anderen Teiles" in dieselben auch die Frachtermäßigungen des gebrochenen Verkehres einzurechnen.

Sowohl die Annahme also, daß es in der Macht jeder einzelnen Verwaltung liege, die Einführung direkter Frachtsätze nach Willkür zu hintertreiben, wie auch jene, daß das Verlangen einer einzelnen Verwaltung genüge, die übrigen zur Bildung solcher Tarife zu zwingen, müssen als zu weitgehend verworfen werden. Die Wahrheit liegt, wie so oft, auch hier in der Mitte. Die Berücksichtigung des gemeinsamen Verkehrsbedürfnisses, unabhängig von einseitigen Strömungen hüben oder drüben, ist der einzige Weg, der auf

dem Boden der Vertragsbestimmungen zur Verständigung führen kann.

Wir glauben im vollen Rechte zu sein, wenn wir behaupten, daß auch die bisherige Übung diesem Grundsatze der rückhaltlosen Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses entsprochen hat. Andrerseits genügt es, sich die Grundlagen für den Aufbau des gemeinsamen Verkehres zu vergegenwärtigen, um zu erkennen, daß ein Abweichen von dieser Übung unfehlbar zu den unhaltbarsten Konsequenzen und zur fortschreitenden Auflösung der gemeinsamen Verkehrsbeziehungen, also gerade zu dem Gegenteile dessen führen muß, was sich die bezüglichen Bestimmungen der Staatsverträge als Ziel gesetzt haben.

Bei Bildung direkter Tarife mit dem Auslande handelt es sich bekanntlich darum, die sich aus den beiderseitigen Güterklassifikationen für die einzelnen Artikel ergebenden Tarifklassen entsprechend zu kombinieren. Soweit diese Artikel in Deutschland in die ihrer Klassifikation nach dem österreichisch-ungarischen Tarife, Teil I, äquivalierenden Tarifklassen eingereiht sind, fallen dieselben unter die Tarifierung nach den betreffenden gemeinsamen Stückgut- oder Wagenladungsklassen. Für alle übrigen Artikel jedoch, so insbesondere für jene, für welche von der einen oder anderen Seite ermäßigte Taxen eingerechnet werden, müssen sogenannte Ausnahmetarife gebildet werden. Es ergibt sich hieraus, wie hier nebenbei bemerkt sei, daß diese „Ausnahmetarife" durchaus nicht immer eine Ausnahmetarifierung zeigen müssen, sie sind vielmehr in der Regel darauf zurückzuführen, daß für die betreffenden Artikel mangels übereinstimmender Klassifikation eben der gemeinsame Klassenguttarif versagt.

Diese Ausnahmetarife sind es nun, um die sich unsere Frage in erster Linie dreht. Die preußischen Verwaltungen haben begonnen, der Bildung oder Erweiterung verschiedener Ausnahmetarife der erwähnten Art trotz nachgewiesenen Verkehrsbedürfnisses entgegenzutreten, weil ihnen dieselben

vom einseitigen Standpunkte der Produktionsinteressen ihres Landes als nicht wünschenswert erscheinen. Man mag nun über die Berechtigung und Vertragsmäßigkeit dieser Auffassung denken, wie man wolle, eines ist gewiß: daß nämlich, wie die österreichischen Vertreter bei den bezüglichen Verhandlungen mit Nachdruck zur Geltung brachten, der einseitige Vorgang der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen Preußens absolut nicht aufrechterhalten werden kann, und daß demnach die preußischen Staatseisenbahnen entweder auf den vertragsfreundlichen Standpunkt der rückhaltslosen Befriedigung des gegebenen Verkehrsbedürfnisses zurückkehren oder aber damit rechnen müssen, daß die österreichischen Eisenbahnverwaltungen sich gezwungen sehen werden, in gleicher Weise die wirtschaftlichen Forderungen der österreichischen und ungarischen Produktion auf Kosten der deutschen Interessen in den Vordergrund zu stellen."

Während sohin die königlich preußische Eisenbahnverwaltung die Ansicht vertrat, daß nach Artikel 16 die direkten Tarife nur insoweit zur Einführung zu gelangen haben, als dieselben von beiden Teilen als wünschenswert bezeichnet werden, es daher ganz in dem freien Ermessen jeder der beiden Staaten gelegen sei, der Einführung eines direkten Tarifes zuzustimmen oder selbe abzulehnen, hat die königlich ungarische Staatseisenbahnverwaltung auf Grund des letzten Absatzes des Schlußprotokolls zu Artikel 15, demzufolge auf Verlangen des anderen Teiles, die sich auf Grund der Lokal-, beziehungsweise Verbandtarife ergebenden Frachtsätze in die direkten Tarife einzurechnen sind, den Standpunkt vertreten, daß beiderseits die Verpflichtung bestehe, dem Verlangen des anderen Teiles auf Einführung eines direkten Tarifes unbedingt zu entsprechen.

Die k. k. österreichische Staatseisenbahnverwaltung konnte weder der Auffassung der ungarischen noch jener der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zustimmen, da beide

Auffassungen nicht dem Geiste der zitierten Bestimmungen des Handelsvertrages entsprechen. In dem ersten Falle bliebe es der Willkür der beiden Seiten überlassen, die diesfälligen Anträge anzunehmen oder abzulehnen, welcher Zustand eher einem vertragslosen als einem vertragsmäßigen Verhältnisse beider Staaten entsprechen würde, und im zweiten Falle befaßt sich die zitierte Bestimmung nur mit der Frage, was bei Bildung eines direkten Tarifes einzurechnen ist, während die Frage, unter welchen Bedingungen die Einführung eines direkten Frachtsatzes erfolgen soll, lediglich aus Artikel 16 und dem ersten Absatz des Schlußprotokolls zu Artikel 15 zu beantworten ist.

Danach kann die Zusage wegen gegenseitiger Unterstützung durch Herstellung direkter Eisenbahnfrachtsätze nur in dem Sinne verstanden werden, daß dort, wo sich aus dem gemeinsamen Verkehre ein Bedürfnis zur Einführung eines direkten Tarifes ergibt, auch die beiderseitige Verpflichtung besteht, dieser Einführung zuzustimmen.

Zu einer, derartige dem Geiste des Handelsvertrages widersprechende Auslegungen, ausschließenden Stilisierung des Vertragstextes ist es angesichts der in Deutschland bestehenden vertragsfeindlichen Strömungen nicht gekommen, doch ist es gelungen, die bezügliche Vertragsbestimmung etwas konkreter zu fassen. Die zwingenden Bedürfnisse des beiderseitigen Verkehrs drängen jedoch immer mehr auf eine intensivere Ausgestaltung und Erweiterung der Institution der direkten Tarife und haben auch die in dieser Richtung bestandenen Meinungsverschiedenheiten in der Praxis zu keinen Konsequenzen geführt.

Was die Bestimmung im letzten Absatze des Schlußprotokolles anbelangt, daß in die direkten Tarife die auf den Beförderungsstrecken bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal- beziehungsweise Verbandtarife sich ergebenden Frachtsätze einzurechnen sind, so ist zu bemerken, daß, wiewohl hier nur von „Frachtsätzen" die Rede ist, die Verpflichtugn zur paritätischen Behandlung bei Bildung direkter Tarife

sich auf die Einrechnungstaxen bezieht, die eigentlich keine Frachtsätze sind. Eine Einengung der paritätischen Behandlung war durch den Ausdruck „Frachtsätze" nicht bezweckt und erklärt sich diese Fassung einfach daraus, daß an den Normalfall der Tarifbildung gedacht war, wo sich der direkte Frachtsatz aus den Umkartierungssätzen zusammensetzt.

Für die in den Handelsvertrag mit **Rußland** aufzunehmenden, das Eisenbahnwesen betreffenden Bestimmungen war das Vorbild im deutsch-russischen Handelsvertrage gegeben, wo im Artikel 19 hinsichtlich der Beförderungspreise und der Zeit und Ort der Abfertigung die paritätische Behandlung der Provenienzen des anderen Vertragsstaates mit den gleichartigen eigenen oder ausländischen Erzeugnissen zugestanden ist.

Bei der großen Bedeutung, welche aus naheliegenden Gründen die vollkommen gleichmäßige Behandlung unserer Ausfuhrsendungen nach Rußland mit jenen aus dem Deutschen Reiche für die heimatlichen Exportinteressen besitzt, war es geboten, die gedachte Bestimmung gleichlautend in den österreichisch-russischen Vertrag zu übernehmen.

Hiebei wurde dem Umstande, daß sich unser Verkehr nach Rußland im allgemeinen nicht über dieselben Eisenbahnstrecken bewegt wie jener aus Deutschland, durch Aufnahme einer entsprechenden ergänzenden Bestimmung in das Schlußprotokoll Rechnung getragen.

Rücksichtlich der Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr sind im Artikel 21 des Vertrages mehrfache Erleichterungen festgesetzt, von welchen die beschleunigte Abfertigung verderblicher Waren und der für bestimmte Fälle gewährleistete direkte Durchlauf von Wagenladungsgütern ohne Umladung in den Grenzzollstationen hervorzuheben sind. In dem gedachten Artikel ist zugleich der Abschluß eines besonderen Übereinkommens über die Zollabfertigung im Eisenbahnverkehre zwischen Österreich-Ungarn und Rußland vorgesehen und wird hiebei auf die Einführung weiterer Erleichterungen Bedacht genommen werden.

Die im Artikel 21 des Vertrages festgesetzte paritätische Behandlung hinsichtlich der Beförderungspreise und der Transportbegünstigungen ist dort auf Transporte in derselben Richtung und in derselben Verkehrsstrecke beschränkt.

Da sich nun unser Verkehr nach Rußland über andere Grenzstationen und andere russische Eisenbahnlinien bewegt als jener aus Deutschland, erschien es dringend erwünscht, die gleichmäßige Behandlung mit dem deutschen Verkehr uns auch in jenen Fällen zu sichern, in welchen sich die benützten Verkehrswege nicht decken. Dies ist durch die Bestimmung zum Schlußprotokoll zu Artikel 21 geschehen, in welcher ganz allgemein ausgesprochen ist, daß der Verkehr über die österreichisch-russische Grenze in gleicher Weise zu behandeln ist wie jener über die deutsch-russische Grenze.

Der Ausdruck „tarifs normaux“ in der russischerseits akzeptierten Fassung, der hier mit „Normaltarife“ übersetzt ist, bedeutet keineswegs, daß die Vereinbarung sich etwa nur auf die normalen Klassentarife beschränkt. Als „Normaltarife“ sind vielmehr nach der Anlage des russischen Eisenbahngütertarifs nicht nur die Klassentarife, sondern auch alle im „Allgemeinen russischen Eisenbahngütertarife“ enthaltenen, eine Ergänzung dieser Klassentarife bildenden „Differential- und Artikeltarife“ zu betrachten.

Als Gegensatz zu diesen „tarifs normaux“ werden also nur die „tarifs anormaux“, wie zum Beispiel die im Absatz 3 des Artikels 21 genannten Tarife für „öffentliche oder milde Zwecke“, zu gelten haben.

Daß sich diese Vereinbarung auch auf die Ausnahmetarife in dem in den österreichischen Tarifen gebrauchten Sinne erstreckt, geht überdies schon daraus hervor, daß die Ausnahmetarife nach den ostpreußischen Häfen ausdrücklich ausgenommen sind.

Neu ist das Verlangen, Reziprozität zu üben und auch die paritätische Behandlung des Verkehres über die öster-

reichische Grenze mit jenem über die österreichisch-deutsche Grenze zuzusagen.

Durch die von Rußland angenommene Vereinbarung wird nicht nur die gleichartige Behandlung von Reisenden und Transporten an der russischen Grenze mit jenen auf den deutschen Konkurrenzrouten gesichert; auch wird es möglich, jene Tarifbegünstigungen, die sich Preußen durch weitgehende Kompensation für gewisse Ausfuhrartikel nach Rußland, zum Beispiel Eisen und Eisenwaren, auf den russischen Bahnen erworben hat, nunmehr auch für den österreichischen Export in Anspruch zu nehmen, während umgekehrt die deutscher Seite für russische Transporte (Petroleum) gewährten Zugeständnisse den österreichischen Transporten ebenfalls auf Grund der Handelsvertragsverhandlungen mit Deutschland zufallen.

Bezüglich des Handelsvertrages mit **Italien** erscheinen bereits in der Begründung zur Regierungsvorlage (S. 49) die wichtigsten Änderungen hervorgehoben.

Der Verkehr mit **Belgien** bewegt sich in bescheidenen Grenzen und war es daher auch nicht erforderlich, die Bestimmungen des Handelsvertrages weiter auszubilden. Der Artikel 1 enthält Bestimmungen über die Gleichstellung der Angehörigen der beiden Vertragsstaaten und Artikel 3 regelt die Meistbegünstigung. Man wird nicht fehl gehen, die Bestimmungen beider Artikel auch auf Eisenbahntarife anzuwenden.

Was die Eisenbahntarife mit der **Schweiz** anbelangt, so enthält der Handelsvertrag in dieser Beziehung keinerlei Bestimmung und hatte die Regierung auch nicht die Absicht, Anträge in dieser Richtung zum Handelsvertrage selbst zu stellen, nachdem die Eisenbahntariffragen durch den Staatsvertrag vom 27. August 1870, R. G. Bl. Nr. 18 ex 1871 (S. 179), geregelt erscheinen; dagegen wollte die Regierung auf ein im Jahre 1880 unter Patronanz der schweizerischen Bundesregierung mit den schweizerischen

Privatbahnen geschlossenes Abkommen *) zurückkommen um angesichts der Umwandlung der schweizerischen Privatbahnen in Bundesbahnen seitens des Bundesrates in Form eines Notenwechsels oder einer protokollarischen Erklärung ausdrücklich anerkennen zu lassen, daß die in dem gedachten Übereinkommen gegebenen Zusicherungen wegen Förderung der Arlbergroute nunmehr hinsichtlich aller in das Eigentum des Bundes übergegangenen oder künftig übergehenden Bahnen gelten.

Der schweizerische Bundesrat hat in einer an den k. und k. Gesandten in Bern gerichteten Note vom 10. November 1905 die in den Erklärungen der schweizerischen Privatbahnverwaltungen vom 29. Jänner 1880 gegebenen Zusicherungen, jedoch nur für die betreffenden seither an den Bund übergegangenen Linien, also mit Ausschluß der Linien der früheren Nordostbahn, welche die fraglichen Erklärungen nicht ratifiziert hat, und des Gotthard und Simplon, welche erst nachher entstanden sind, anerkannt.

Dabei ist der schweizerische Bundesrat von der Auffassung ausgegangen, daß der Ziffer 4 b der Erklärung vom 29. Jänner 1880 nicht eine Auslegung gegeben werde, welche der freien Tarifgestaltung auf dem Bundesbahnnetz in der Weise hinderlich wäre,

1. daß die Bahnverwaltung verpflichtet sein würde, die aus dem Konkurrenzbetriebe sich ergebenden Tarife jeweilen auch auf die Arlbergroute anzuwenden;

2. daß die der Schweiz gegenüber von Österreich-Ungarn zu beobachtende Reziprozität in bestimmterer Weise zum Ausdruck gebracht werde, als dies in der Motivierung der Erklärung vom 29. Jänner 1880 geschehen ist.

Die Beurkundung dieser Anerkennung im Handelsvertrage wurde jedoch abgelehnt und die weitere Verhandlung der Angelegenheit auf den schriftlichen Weg verwiesen.

---

*) Siehe Seite 182.

Was endlich den Handelsvertrag mit **Serbien** anbelangt, so enthält derselbe gleichwie der bisherige Handelsvertrag vom Jahre 1892 keinerlei Bestimmungen über das Eisenbahntarifwesen. Eine Aufnahme solcher Bestimmungen erschien, auch um die langwierigen und schwierigen Vertragsverhandlungen nicht noch mehr zu komplizieren, nicht erforderlich, da die beiderseitigen Beziehungen in Eisenbahntarifangelegenheiten zwischen Österreich-Ungarn und Serbien durch die Konvention vom Jahre 1880 (S. 188) im ausreichenden Maße geregelt sind.

III. Ausgleichsvereinbarungen.

Gesetz vom 30. Dezember 1907, R. G. Bl. Nr. 278,

womit der Vertrag, betreffend die Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der heiligen ungarischen Krone, das Übereinkommen über die Vermeidung von Doppelbesteuerungen sowie über einige andere Angelegenheiten der direkten Besteuerung und das Additional-Übereinkommen zu dem Übereinkommen in betreff der Beitragsleistung der Länder der heiligen ungarischen Krone zu den Lasten der allgemeinen Staatsschuld genehmigt und in Kraft gesetzt werden.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde Ich anzuordnen, wie folgt:

§ 1.

Die folgenden, vom Ministerium der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder mit dem Ministerium der Länder der heiligen ungarischen Krone abgeschlossenen Vereinbarungen, d. d. Budapest, 8. Oktober 1907, und zwar:

I. der Vertrag, betreffend die Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den im

Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der heiligen ungarischen Krone nebst Anlagen und Schlußprotokoll.

II. . . . . .

III. . . . . .

werden genehmigt.

§ 2.

Dieses Gesetz tritt am 1. Jänner 1908 unter der Voraussetzung in Kraft, daß die im § 1 angeführten Vereinbarungen gleichzeitig und gleichlautend auch in den Ländern der heiligen ungarischen Krone wirksam werden und daß das Gesetz, betreffend die Beitragsleistung der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder zu dem Aufwande für die gemeinsamen Angelegenheiten der österreichisch-ungarischen Monarchie, am 1. Jänner 1908 in Kraft tritt.

§ 3.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes ist Mein Gesamtministerium beauftragt.

Vertrag,

betreffend die Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der heiligen ungarischen Krone.

Auf Grund des Gesetzes vom 21. Dezember 1867, R. G. Bl. Nr. 146, und des ungarischen Gesetzartikels XII vom Jahre 1867, wonach die von Zeit zu Zeit vorzunehmende Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der heiligen ungarischen Krone vorgesehen ist, wurde zu diesem Zwecke der folgende Vertrag abgeschlossen:

Artikel I.

Die Gebiete der beiden vertragschließenden Teile umgibt während der Dauer dieses Vertrages und im Sinne desselben eine einheitliche Zollgrenze.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich gegenseitig, während der Geltungsdauer dieses Vertrages Verkehrsgegenstände, welche aus einem Staatsgebiete in das andere übergehen, mit Ein-, Aus- oder Durchfuhrabgaben welcher Art immer nicht zu belasten und zu diesem Zwecke eine Zwischenzollinie nicht zu errichten.

Innerhalb der einheitlichen Zollgrenze gelten während der Dauer dieses Vertrages die Bestimmungen des einen integrierenden Teil dieses Vertrages bildenden und in der Anlage A enthaltenen Vertrags-Zolltarifes, welcher dem für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder und

dem für die Länder der heiligen ungarischen Krone geltenden autonomen Tarife entspricht, sowie die demgemäß fernerhin in Geltung verbleibenden Zollvorschriften.

In den bestehenden Zollausschlüssen bleiben die bisherigen Vorschriften aufrecht.

Die bestehenden Zollgesetze und Zollvorschriften sowie die Zolltarife der vertragschließenden Teile bleiben für die Dauer dieses Vertrages in Kraft, insoweit sie nicht im gemeinsamen Einverständnisse abgeändert werden.

Mit inneren Abgaben welcher Art immer und für wen immer sie eingehoben werden, darf der eine vertragschließende Teil die aus dem Gebiete des anderen vertragschließenden Teiles eingeführten Artikel nur in solchem Maße belasten, in welchem er die ähnlichen Gewerbserzeugnisse oder Produkte seines eigenen Gebietes belastet.

Artikel II.

Die mit fremden Staaten abgeschlossenen Verträge, welche die Regelung wirtschaftlicher Beziehungen bezwecken, insbesondere Handels-, Zoll-, Schiffahrts- und Konsularverträge, haben für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder und für die Länder der heiligen ungarischen Krone gleich bindende Kraft.

Artikel III.

Die Verhandlung und der Abschluß von neuen, im Artikel II erwähnten Verträgen geschieht mit Rechtswirksamkeit für beide Staaten vorbehaltlich der verfassungsmäßigen Genehmigung beider Legislativen durch den gemeinsamen Minister des Äußern auf Grundlage der Vereinbarungen, welche zwischen den Regierungen beider Staaten zu treffen sind.

Erfolgt der Abschluß derartiger Verträge nicht ausschließlich in französischer Sprache, so sind diese gleichförmig

auch in deutscher und ungarischer Sprache auszufertigen und beide als Originaltexte zu unterzeichnen.

Artikel IV.

Wenn bei Ablauf eines der im Artikel II oder III erwähnten Verträge der eine vertragschließende Teil von dem darin vorbehaltenen Rechte der Kündigung gegenüber den fremden Staaten Gebrauch gemacht wissen will, so hat er spätestens sechs Monate vor Ablauf des Kündigungstermines dem anderen vertragschließenden Teile hievon Mitteilung zu machen, um über den weiteren Vorgang das Einvernehmen zu pflegen.

Kommt innerhalb dieser Frist ein Einverständnis nicht zu stande, so hat der gemeinsame Minister des Äußern die Kündigung vorzunehmen, sobald auch nur der eine der vertragschließenden Teile sie begehrt.

Verträge ohne Ablaufstermin sind auf Wunsch eines vertragschließenden Teiles spätestens sechs Monate nach Bekanntgabe dieses Wunsches an den anderen vertragschließenden Teil zu kündigen.

Artikel VI.

Die Einhebung und Verwaltung der Zölle bleibt innerhalb der Grenzen des betreffenden Staates den Regierungen der beiden vertragschließenden Teile überlassen.

In einem Staatsgebiete eingehobene Zölle dürfen ohne Zustimmung der Regierung desselben in dem anderen Staatsgebiete unter keinem wie immer gearteten Titel rückvergütet werden.

Zur gegenseitigen Überwachung der Einhaltung eines übereinstimmenden Verfahrens in der Verwaltung und Einhebung der Zölle werden von den vertragschließenden Teilen Inspektoren bestellt, welche das Recht haben, in den auf das Zollwesen bezüglichen Geschäftsgang der Zoll- und

Finanzbehörden des anderen Staates Einsicht zu nehmen und ihre Wahrnehmungen den vorgesetzten Ressortministern zur Kenntnis zu bringen.

Die Regierungen der beiden Staaten werden den gesetzgebenden Körperschaften mit möglichster Beschleunigung einen Gesetzentwurf über das Zollverfahren vorlegen.

Artikel VIII.

Alle Angelegenheiten in betreff der Schiffahrt auf solchen Flüssen, auf welche die Bestimmungen der Wiener Kongreßakte und der Donauakte vom Jahre 1857 Anwendung finden, gehören, sofern sie sich auf das Verhältnis zu dritten Staaten beziehen, unter den im Artikel III näher bezeichneten Vorbehalten zum Wirkungskreise des gemeinsamen Ministers des Äußern.

In Beziehung auf sämtliche Binnengewässer, welche in ihrem Laufe beide Staatsgebiete berühren, werden die vertragschließenden Teile in allen Angelegenheiten, welche die Ausübung der Schiffahrt, die Flußpolizei, die Korrektion und Instandhaltung betreffen, einverständlich vorgehen.

Rücksichtlich der Ausübung der Schiffahrt und Flößerei auf allen Binnengewässern werden die Angehörigen beider Staaten vollständig gleich behandelt.

Die Flußhandelsschiffe beider Staaten, wenn sie die Flußschiffahrt über deren Grenzen hinaus betreiben, haben im Auslande, falls sie in die Lage kommen, eine Flagge zu hissen, die für Seehandelsschiffe vorgeschriebene Flagge zu führen.

Die Flußhandelsschiffe der vertragschließenden Teile führen innerhalb der beiden Staatsgebiete ihre nationale Flagge am Heck.

Beim Landen eines Flußhandelsschiffes in dem Gebiete des anderen Staates ist überdies für die Dauer des jeweiligen Aufenthaltes auch noch die Flagge des anderen Staates auf Mast zu hissen.

Artikel IX.

Die Hauptbahnen in beiden Staatsgebieten sollen, insoweit militärische oder allgemeine Verkehrsinteressen dies erfordern, nach gleichen Grundsätzen gebaut, betrieben und verwaltet werden.

Insbesondere sollen die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre, über den Transport explosiver Gegenstände, dann das Eisenbahnbetriebsreglement in beiden Staatsgebieten sowie für den Wechselverkehr zwischen diesen unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gemeinsamen Einverständnisse abgeändert werden.

Eine derartige Abänderung wird hinsichtlich des Eisenbahn-Betriebsreglements namentlich für den Fall solcher legislatorischer Maßnahmen, welche die Grundsätze des Transportrechtes berühren, jedem der beiden Staaten vorbehalten.

Auch ist darauf hinzuwirken, daß die bestehende, insbesondere durch den gemeinsamen Tarifteil I für den Güterverkehr zum Ausdrucke gelangte Übereinstimmung der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation von den Bahnverwaltungen tunlichst aufrechterhalten und weiter entwickelt werde.

Die Regelung des Baues und Betriebes von Bahnen niederer Ordnung (Lokalbahnen, Kleinbahnen ꝛc.) bleibt, insofern derartige Bahnen die Grenzen des einen Staatsgebietes nicht überschreiten, jedem der beiden Staaten selbständig vorbehalten.

Das zwischen den beiden Regierungen abgeschlossene provisorische Übereinkommen in betreff der Eisenbahnen d. d. $\frac{\text{Wien, 29. Juli}}{\text{Buda, 21. August}}$ 1868*) soll den seither geänderten

*) Siehe Seite 101.

Verhältnissen entsprechend einer einvernehmlichen Revision unterzogen werden.

Artikel X.

Hinsichtlich der Eisenbahntarife finden die im Absatze 1 des Artikels 15 und im Absatze 2 des Artikels 16 des Zoll- und Handelsvertrages mit dem Deutschen Reiche, beziehungsweise in den zugehörigen Absätzen des Schlußprotokolles zu diesem Vertrage enthaltenen Bestimmungen auch auf den Eisenbahnverkehr beider Staatsgebiete volle Anwendung.

Inwieweit für die beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen noch besondere Bestimmungen gelten sollen, wird durch ein zwischen diesen beiden Verwaltungen abzuschließendes Übereinkommen*) festgestellt, das der Genehmigung der Ressortminister unterliegt.

Geheime Tarifsätze bleiben auch weiterhin ausgeschlossen.

Schlußprotokoll.

Anläßlich der Unterzeichnung des Vertrages, betreffend die Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der heiligen ungarischen Krone, wurden die folgenden Vereinbarungen in dieses Schlußprotokoll aufgenommen:

Zu Artikel I.

1. Die vertragschließenden Teile sind dahin übereingekommen, während der Dauer dieses Vertrages bei Handhabung der Bestimmungen des in der Anlage A enthaltenen

*) Siehe Seite 89.

Vertragszolltarifes (Vertragszolltarif der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie) im gegenseitigen Einvernehmen vorzugehen.

2. Der Ausdruck „Österreichisch-ungarisches Zollgebiet", der in den bisher abgeschlossenen Handelsverträgen Anwendung fand, sowie der Ausdruck „Vertrags-Zollgebiet" („Vertragszollgebiet der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie"), welcher in den mit der Geltungsdauer bis 1917 abzuschließenden Handelsverträgen Anwendung finden soll, bedeutet die von einer einheitlichen Zollgrenze umgebenen Gebiete der beiden vertragschließenden Teile.

Ebenso ist der den abgeschlossenen Verträgen zu Grunde liegende „österreichisch-ungarische Zolltarif" sowie der „Vertragszolltarif" („Vertragszolltarif der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie"), welcher den mit der Geltungsdauer bis 1917 abzuschließenden Handelsverträgen zugrunde zu legen sein wird, mit dem für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder und mit dem für die Länder der heiligen ungarischen Krone geltenden autonomen Tarife identisch.

Zu Artikel III.

Die Verträge des Artikels III werden durch den gemeinsamen Minister des Äußern oder durch einen gemeinsamen Vertreter und durch je einen Vertreter der beiden Regierungen unterfertigt werden.

Zu Artikel IV.

Die beiden vertragschließenden Teile kommen überein, von dem in den Handelsverträgen mit dem Deutschen Reiche, Belgien, Italien, Rußland und der Schweiz vorgesehenen Rechte der Kündigung dieser Verträge auf den 31. Dezember 1915 einseitig keinen Gebrauch zu machen.

Sollte einer dieser Verträge von Seite des betreffenden fremden Staates auf den 31. Dezember 1915 gekündigt

werden, so sollen die Handels- und Verkehrsbeziehungen mit diesem Staate, jedoch nur für die Zeit bis zum 31. Dezember 1917 geregelt werden.

Es wird ferner übereinstimmend festgestellt, daß die Kündigung von Verträgen ohne festen Ablauftermin für einen Zeitpunkt vor dem Ablauftermin dieses Vertrages auf Grund des im dritten Absatze des Artikels IV vorgesehenen Rechtes der einseitigen Kündigung von keinem der beiden Teile gefordert wird.

Zu Artikel VI.

Es herrscht Einverständnis darüber, daß jedem der beiden vertragschließenden Teile die volle Freiheit zusteht, Streckenzugsverkehre zwischen Einbruchsstellen des eigenen Verwaltungsgebietes nach eigenem Ermessen zu bewilligen oder derlei bestehende Verkehre aufzuheben.

Dagegen ist die Bewilligung oder Aufhebung von Streckenzugsverkehren zwischen Grenzzollämtern der beiden vertragschließenden Staaten an das vorhergehende Einverständnis der beiden Regierungen gebunden.

Zu Artikel VIII.

Es wird übereinstimmend festgestellt, daß die beiden Regierungen hinsichtlich der subventionierten Schiffahrtsunternehmungen nach erfolgtem Einvernehmen zwischen diesen ein besonderes Übereinkommen auf paritätischer Grundlage schließen werden.

Die Flußschiffe des einen vertragschließenden Teiles, welche in dem Gebiete des anderen Lokalverkehre gegen staatliche Subvention betreiben, werden auf die Dauer eines solchen Subventionsverhältnisses und in Ausübung dieses Dienstes neben ihrer nationalen Flagge auf Mast die Flagge des subventionierenden Staates am Heck führen.

Übereinkommen

zwischen den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den königlich ungarischen Staatseisenbahnen, betreffend die Grundsätze für die Bildung und Verteilung der direkten Tarife im gegenseitigen Transitverkehre nach dem Auslande.

Im Sinne der Bestimmung im Absatz 2 des Artikels X des die wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der heiligen ungarischen Krone regelnden Vertrages vom 8. Oktober 1907 haben auf die Dauer der Gültigkeit dieses Vertrages die Verwaltungen der obengenannten Staatsbahnen, vorbehaltlich der Genehmigung der beiderseitigen Ressortminister, folgendes Übereinkommen abgeschlossen:

1. Die Staatsbahnen beider Staaten sind verpflichtet, für jenen Güterverkehr des anderen Staates, welcher über ihre Linien nach einem dritten Staate transitiert, in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen.

2. Die k. k. österreichischen Staatsbahnen und die königlich ungarischen Staatseisenbahnen verpflichten sich einvernehmlich und gegenseitig, für die im Punkte 4 angeführten Artikel:

a) in die von den längs der Schiffahrtsstrecken sowie von sämtlichen hinter diesen gelegenen Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen nach bayerischen, süddeutschen und darüber hinaus gelegenen Verkehrsgebieten bestehenden oder während der Gültigkeitsdauer des gegenwärtigen Übereinkommens zu erstellenden direkten Eisenbahntarife, respektive Frachtsätze via Wien bis Passau transit,

b) in die von den längs der Schiffahrtsstrecken sowie von sämtlichen hinter diesen gelegenen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach Serbien, Bulgarien,

der europäischen Türkei und nach Rumänien sowie nach darüber hinaus gelegenen Verkehrsgebieten bestehenden oder während der Gültigkeitsdauer des gegenwärtigen Übereinkommens zu erstellenden direkten Eisenbahntarife, respektive Frachtsätze via Wien bis Zimony transit und Orsova Landesgrenze transit,

die in den betreffenden Relationen am 1. Juli 1907 geltenden, im Kartierungswege zur Verfügung stehenden vollen Frachtsätze der Donauschiffahrtsgesellschaften, erhöht um den bei Übernahme von Wasserfrachten üblichen Zuschlag, gemeinsam einzurechnen.

Bezüglich jener Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der königlich ungarischen Staatseisenbahnen, welche nicht gleichzeitig Schiffsstationen sind, sind die bis Passau transit, respektive Zimony transit, respektive Orsova Landesgrenze transit, in Rücksicht zu ziehenden Streckensätze in der Weise zu ermitteln, daß bis zu den in betracht kommenden Schiffsstationen der lokaltarifmäßige Frachtsatz der betreffenden Staatsbahn zu dem von der Umschlagsstation gültigen Schiffrachtsatze hinzugerechnet wird.

Einheitssätze sowie sonstige gegenüber den lokaltarifmäßigen Frachtsätzen bestehende Ermäßigungen sind bloß auf der Instradierungsstrecke und nur insofern zu berücksichtigen, als diese in die Frachtsätze der betreffenden Verbandstarife eingerechnet wurden oder im Kartierungswege zur Verfügung standen.

Im Wege der auf diese Weise bezeichneten Gebührenberechnung sollen jedoch die gegenwärtig gültigen Eisenbahntransportgebühren nicht ermäßigt werden und, sofern die festgesetzte Gebührenberechnung niedrigere Streckensätze als die gegenwärtig gültigen ergibt, werden die bis Passau, Zimony und Orsova am 1. Juli 1907 gültig gewesenen Eisenbahnstreckensätze auch weiterhin unverändert beibehalten.

3. Die für Passau, Zimony und Orsova in der sub Punkt 2 bezeichneten Weise vereinbarten Streckensätze sind

auf den via Wien führendenden Routen auf der ganzen Transportstrecke, ausgenommen die Wiener Überfuhrsstrecke, unter Berücksichtigung der neutralen Vorabzüge pro rata der Entfernungen zu verteilen.

Zugunsten der priv. österreich-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft wird hiebei im Verkehr mit Ungarn ein Präzipuum von drei Pfennig pro 100 Kilogramm festgesetzt.

Als Maximalbezugsanteile sind zu betrachten:

Hinsichtlich der östlich von Wien gelegenen Strecken im Verkehr von Ungarn jene seitens der königlich ungarischen Staatseisenbahnen und der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft bis Wien St. E. G. transit aufgegebenen Streckenanteile, welche in die Frachtsätze der bezüglichen, am 1. Juli 1907 gültig gewesenen Verbandstarife eingerechnet wurden; hinsichtlich der Strecke der k. k. österreichischen Staatsbahnen die laut des am 1. Juli 1907 gültig gewesenen Lokaltarifes für die Transitstrecken ab Hütteldorf-Hacking entfallenden, um die halbe Manipulationsgebühr gekürzten Frachtsätze, respektive jener Streckensatz, welchen die k. k. österreichischen Staatsbahnen für die bezüglichen Verbandstarife zur Tarifbildung jeweilig zur Verfügung stellen.

Als Minimalbezugsanteile sind hinsichtlich der k. k. österreichischen Staatsbahnen jene Anteile zu betrachten, welche zur Bildung der Frachtsätze der am 1. Juli 1907 gültig gewesenen direkten Verbandstarife auf den Strecken westlich von Wien St. E. G. zur Verfügung gestellt wurden.

Als Minimalbezugsanteile der königlich ungarischen Staatseisenbahnen im Verkehr mit dem Orient und Rumänien gelten jene Anteile, welche zur Bildung der Frachtsätze von Marchegg transit und Bruck transit nach Zimony transit und Orsova Landesgrenze am 1. Juli 1907 zur Verfügung gestanden sind.

Die näheren Modalitäten der Tariferstellung und der Anteilsausscheidung sowie die hienach resultierenden

Streckensätze sind durch die beiderseitigen Staatseisenbahnverwaltungen kommissionell festzusetzen.

4. Die in den Punkten 2 und 3 enthaltenen Vereinbarungen sind für die folgenden Artikel verpflichtend, und zwar:

a) Im Exporte aus Ungarn:

1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Mais (Kukuruz), Malz, Ölsaaten und Ölkuchen.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief.
2. Eier. 3. Wein in Fässern und Zisternenwagen. 4. Felle (Häute).	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 und 10.000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief.
5. Obst, frisches und getrocknetes, verpackt. 6. Pflaumen, gedörrt und Pflaumenmus. 7. Mineralwasser.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief.
8. Samen und Sämereien (der Position S. 9—b). 9. Totes Geflügel. 10. Fleisch, geräuchert, gesalzen und gepökelt.	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 und 10.000 Kilogramm pro Wagen Frachtbrief.

b) Im Exporte aus Österreich:

Laut Nomenklatur des à quatre-Tarifes.

1. Zucker.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief.

2. Glaswaren. 3. Papier. 4. Eisen und Eisenwaren.	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 und 10.000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief.
5. Bier.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief.
6. Pdrzellan.	Bei Frachtzahlung für mindestens 5000 und 10.000 Kilogramm pro Wagen Frachtbrief.
7. Tonwaren. 8. Mineralwasser.	Bei Frachtzahlung für mindestens 10.000 Kilogramm pro Wagen und Frachtbrief.

5. Die k. k. österreichischen Staatsbahnen übernehmen es, die Zustimmung der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft zu den hinsichtlich deren Strecken Bruck an der Leitha, beziehungsweise Marchegg—Wien im gegenwärtigen Übereinkommen in den Punkten 2, 3 und 4 enthaltenen Abmachungen zu erwirken.

6. Für den Fall, als in den Frachtverhältnissen der Schiffahrtsgesellschaften derartige Änderungen eintreten sollten, daß hiedurch die Grundlage der vereinbarten Tarifberechnung wesentlich verschoben würde, kann einvernehmlich an eine Revision der vorstehenden Abmachungen geschritten werden.

Protokoll

über die Durchführung des zwischen den k. k. österreichischen Staatsbahnen und den königlich ungarischen Staatseisenbahnen in Eisenbahntarifangelegenheiten abgeschlossenen Übereinkommens.

Im Verkehr von Ungarn nach Deutschland und darüber hinaus wurden die zu verwendenden Streckensätze für die im Übereinkommen unter Ziffer 4 angeführten Artikel und die aus diesen Streckensätzen resultierenden Anteile in nachstehender Weise festgesetzt:

Maßgebend für die Festsetzung der Frachtsätze waren die am 1. Juli 1907 in Kraft gestandenen Schiffahrtssätze der Donauschiffahrtsgesellschaften, welche im Kartierungswege zur Verfügung standen, erhöht

a) um 20 Prozent,

b) um 15 Prozent.

Die Streckensätze wurden für alle jene Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen (ausgenommen die Stationen der Lokalbahnen) berechnet, ab welchen im Verkehr mit Deutschland und darüber hinaus gelegenen Stationen direkte Frachtsätze bestehen und deren Verkehr nach den im Österreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbande gültigen Instradierungsvorschriften via Wien—Passau abgewickelt wird.

Das ziffermäßige Ergebnis der Berechnungen ist in der Anlage A zum gegenwärtigen Protokoll enthalten. Hierzu wird im einzelnen folgendes bemerkt:

1. Für Getreide usw. wurden die Schiffsfrachten bis Passau den ab 1. August 1904 gültigen Tarifen für den kombinierten Schiffs- und Bahnverkehr entnommen, und zwar hinsichtlich des Verkehrs mit Bayern dem Ausnahmetarif I und hinsichtlich des Verkehrs mit dem übrigen Süddeutschland dem Ausnahmetarif II.

Bei der Feststellung der Streckensätze für jene Stationen, welche nicht auch Schiffstationen sind, wurde an die Schiffrachten der Wasserumschlagsplätze angestoßen:

a) Im Verkehr mit Bayern die ungekürzten Lokaltarifsätze der königlich ungarischen Staatseisenbahnen (Spezialtarif 1), beziehungsweise die in der Beilage zu Nr. 30 ex 1907 des Vasuti és közlekedési közlöny verlautbarten ermäßigten Kartierungsfrachtsätze für Getreide usw. bis Budapest;

b) rücksichtlich des Verkehres mit Süddeutschland die gleichen Anstoßbeträge wie im Verkehre mit Bayern, insoweit die im Kommissionsberichte Nr. 67 des Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes bezifferten, auf Grund der Einheitssätze von 3·5, 4·0, beziehungsweise 4·5 Centimes pro Tonnenkilometer + 10 Centimes pro 100 Kilogramm Manipulationsgebühr zuzüglich der Transportsteuer gebildeten Einrechnungsanteile der königlich ungarischen Staatseisenbahnen nicht billiger waren.

Für Mais sind den Berechnungen zufolge die gegenwärtigen Bahnstreckensätze — insofern in denselben nicht die vom 1. Juli 1903 gültigen Gebühren für die Wiener Überfuhr bereits berücksichtigt sind, lediglich um die Differenz zwischen der heutigen und der früheren Überfuhrgebühr Wien St. E. G. transit—Hütteldorf-Hacking transit, das ist 2 Pfennig pro 100 Kilogramm erhöht — angenommen worden.

2. Für die übrigen Artikel wurde sowohl hinsichtlich des Verkehrs mit Bayern als auch hinsichtlich des Verkehrs mit Süddeutschland in Rechnung gezogen:

a) für Pflaumen, gedörrte, und Pflaumenmus der besonders ausgegebene „Spezialtarif für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus" der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft,

b) für alle übrigen Artikel die vom Jahre 1903 gültigen, am 1. Juli 1907 in Kraft gestandenen allgemeinen Tarifbestimmungen und Tarife für den Eil- und Frachtenverkehr derselben Schiffahrtsgesellschaft, und zwar: für Wein (5 und 10 Tonnen) die Sätze der Klasse A—10 Prozent (Spezialtarif Nr. II), für Mineralwässer (10 Tonnen) die Sätze der Klasse B, für alle sonstigen Artikel (5 und 10 Tonnen) die Sätze der Klasse A.

3. Insoweit die Streckensätze durch Umkartierung in den Schiffsstationen zu ermitteln waren, wurden für die Strecken der königlich ungarischen Staatseisenbahnen bis zu den Schiffsstationen eingerechnet:

a) für Eier und Wein die im Österreichisch-Ungarisch-Bayerischen Eisenbahnverbande (Bericht Nr. 37) und im Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande (Bericht Nr. 77) aufgegebenen ermäßigten Einrechnungsanteile (Einheitssätze von 5, beziehungsweise 4 Centimes pro Tonnenkilometer);

b) für Pflaumen, getrocknete, und Pflaumenmus die in der Beilage zu Nr. 30 ex 1907 des Vasuti és közlekedési közlöny verlautbarten ermäßigten Frachtsätze bis Budapest, soweit die ungekürzten Lokaltarifsätze nicht billiger waren;

c) für alle übrigen Artikel die ungekürzten Sätze des Lokaltarifes.

Nach Maßgabe des Vorstehenden wurde bei der Ermittlung der gemeinsamen Streckensätze nachstehender Vorgang beobachtet:

A. Streckensätze bis Passau transit.

Für Getreide usw. (exklusive Mais) im Verkehr mit Bayern wurden hinsichtlich der Stationen der Strecken Budapest (exklusive)—Marchegg (exklusive), Budapest (exklusive)—Budaörs—Bruck an der Leitha (exklusive) sowie der in diese Strecken einmündenden Seitenlinien (einschließlich der Linien südlich von Budapest-Kelenföld), sofern die Taxbildung für die Stationen dieser Seitenlinien durch Anstoß an die Sätze einer Station der Strecken Budapest—Marchegg, beziehungsweise Budapest—Bruck an der Leitha erfolgte, die um 15 Prozent erhöhten Schiffsfrachten,

hinsichtlich aller übrigen Stationen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen die um 20 Prozent erhöhten Schiffsfrachten angenommen.

Hiebei wurde der Bezugsanteil der k. k. österreichischen Staatsbahnstrecke Wien St. E. G. transit—Passau transit aus den Frachtsätzen für Budapest und für die hinter Budapest gelegenen Stationen nach dem arithmetischen Mittel der Berechnungen mit 99 Pfennig + 13 Pfennig (Überfuhrsgebühr) = 112 Pfennig für 100 Kilogramm festgestellt.

Behufs Hintanhaltung tarifarischer Ungleichmäßigkeiten ist zur Bildung der Frachtsätze für die Stationen der Linie Devenyujfalu—Holics zum Anstoß an die Schiffsfracht Devenyujfalu der um eine halbe Manipulationsgebühr gekürzte Lokaltarifsatz verwendet worden.

Als Bezugsanteil der k. k. Österreichischen Staatsbahnen (Wien St. E. G. transit—Passau) aus den Streckensätzen für die Stationen der Strecke Györ exklusive—Pándorf inklusive wurde der Durchschnitt von 108 Pfennig + 13 Pfennig (Überfuhr) = 121 Pfennig angenommen.

Im Verkehre mit Süddeutschland wurden die unter Berücksichtigung der um 20 Prozent erhöhten Schiffsfracht resultierenden Sätze eingestellt.

Für Eier (10 Tonnen) und Wein (10 Tonnen) wurden durchgehends, sowohl im Verkehre mit Bayern als auch im Verkehre mit Süddeutschland, die um 15 Prozent erhöhten Schiffsfrachten angenommen.

Für die Feststellung der Streckensätze für alle übrigen Artikel sind die um 20 Prozent erhöhten Schiffsfrachten maßgebend gewesen, sofern hiedurch die heutigen Bahnfrachten nicht unterboten erschienen, in welch letzterem Falle die am 1. Juli 1907 in Kraft gestandenen Bahnfrachten Anwendung fanden.

B. Streckensätze bis Simbach transit.

Die bis Simbach in Rechnung zu ziehenden Streckensätze wurden in der Weise gebildet, daß zu den für Passau ermittelten Streckensätzen die laut Lokaltarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen für 10 Kilometer entfallenden, um die halbe Manipulationsgebühr gekürzten Frachtsätze hinzugerechnet wurden.

Eine Ausnahme hievon bildeten die im Verkehr mit Süddeutschland für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, Ölsaaten und Ölkuchen anzunehmenden Streckensätze, welche durch Addition des laut Lokaltarifes der k. k. österreichischen Staatsbahnen für 10 Kilometer entfallenden vollen Frachtsatzes an die Passauer Streckensätze gebildet wurden, mit der Maßgabe jedoch, daß die Gesamtstreckensätze bis Simbach für den Verkehr mit Süddeutschland sich nicht höher stellen als jene für den Verkehr mit Bayern.

C. Frachtverteilung.

Als neutrale Vorabzüge wurden bei der Verteilung der Streckensätze berücksichtigt:

a) Im Verkehre von Ungarn und von Österreich zu Gunsten der königlich ungarischen Staatseisenbahnen:

α) Die gesetzliche 5prozentige Transportsteuer, welche durch Erhöhung der Entfernungen der ungarischen Strecken um 5 Prozent zum Ausdrucke gelangte,

β) der laut Lokaltarif der königlich ungarischen Staatseisenbahnen in dem via Budapest-Ferenczvaros—Budapest-Kelenföld instradierenden Verkehre einzuhebende Brückenzoll von 2 Pfennig, beziehungsweise 2 Centimes pro 100 Kilogramm.

b) Im Verkehre von Ungarn

α) Als Manipulationsgebühr für die königlich ungarischen Staatseisenbahnen bei Getreide, Hülsenfrüchten ꝛc. 6 Pfennig pro 100 Kilogramm; bei allen sonstigen, in den Rahmen des gegenwärtigen Übereinkommens fallenden Artikeln bei Fünftonnensätzen 6 Pfennig, bei Zehntonnensätzen 4 Pfennig pro 100 Kilogramm,

β) die laut des am 1. Juli 1907 gültig gewesenen „Wiener Überfuhrtarifes" entfallende Wiener Überfuhrsgebühr.

Im Verkehre von Österreich erhalten die k. k. österreichischen Staatsbahnen, die privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft und die königlich ungarischen Staatseisenbahnen Manipulationsgebühren als Vorabzüge insoweit und in jener Höhe, wie dies in den betreffenden direkten Verkehren vereinbart erscheint.

Bei der Verteilung via Marchegg wurde die Vergütung, welche die königlich ungarischen Staatseisenbahnen der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft für den Transport ab Marchegg Landesgrenze bis Marchegg Station zu leisten haben, durch Erhöhung der ab Marchegg St. E. G. bis Wien St. E. G. entfallenden

Entfernung (46 Kilometer) um 2·3 Kilometer zu Lasten der Strecken östlich von Marchegg zum Ausdruck gebracht.

In jenen Fällen, in welchen bei der kilometrischen Durchteilung den Strecken östlich von Wien die bisherigen Bezugsanteile als Maximalanteile zufallen, bleibt die heutige Unterverteilung der bisherigen Streckensätze bis Wien aufrecht.

Da ungarischerseits auch die Artikel Obst, frisches, unverpackt, ferner Holz und Rinde als in das Übereinkommen aufzunehmende Artikel bezeichnet worden sind, hat die Kommission auch für diese Artikel Proberechnungen angestellt. Dieselben haben jedoch gezeigt, daß die auf Grund der bezüglichen lokaltarifmäßigen Sätze der k. k. österreichischen Staatsbahnen gebildeten Streckensätze billiger sind als die auf Grund der Schiffahrtssätze vereinbarungsgemäß resultierenden.

Nachdem nun nicht vorausgesetzt werden kann, daß auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen eine derartige Erhöhung des Lokaltarifes eintreten werde, daß die Differenzen zwischen den heutigen Streckensätzen und der auf Grund der Schiffsfrachten gebildeten Sätze überschritten würde, wurde von der Aufnahme dieser Artikel in das Übereinkommen Abstand genommen.

Das ziffermäßige Ergebnis für die Transitanteile ab Wien St. E. G. transit bis Orsova Landesgrenze und Zimony transit ist in der Anlage B zum gegenwärtigen Protokolle enthalten.

Dieses Durchführungsprotokoll bildet einen integrierenden Bestandteil des eingangs angeführten Übereinkommens und hat daher dieselbe Geltungsdauer und Wirkung wie das Übereinkommen selbst.

Die Anlagen A und B sind hier nicht enthalten.

Provisorisches Übereinkommen

zwischen den beiden Regierungen Seiner k. und k. Apostolischen Majestät in betreff der Eisenbahnen, d. d. Wien, 29. Juli und Ofen, 21. August 1868.

In Gemäßheit des § 7 des Gesetzes vom 24. Dezember 1867 in betreff der Beitragsleistung der Länder der ungarischen Krone zu den Lasten der allgemeinen Staatsschuld (R. G. Bl. vom 9. Jänner 1868, Nr. 3) und des analogen ungarischen Gesetzartikels XII, § 65, vom Jahre 1867, dann auf Grund des Artikels VIII des für beide Staatsgebiete gleichlautenden Gesetzes vom 24. Dezember 1867, betreffend das Zoll- und Handelsbündnis zwischen den Regierungen beider Staatsgebiete (R. G. Bl. vom 9. Jänner 1868, Nr. 4), wird festgesetzt:

§ 1.

Das staatliche Hoheitsrecht, die staatliche Oberaufsicht und alle Regierungshandlungen in bezug auf Eisenbahnen werden unter den in den Gesetzen begründeten Beschränkungen von derjenigen Regierung ausschließlich geübt, in deren Gebiete sich die Bahnlinien befinden.

§ 2.

Hinsichtlich derjenigen Bahnanstalten, deren Linien beide Teile der Monarchie durchziehen (gemeinsame Eisenbahnen), übt das Verfügungsrecht unter den in diesem Übereinkommen festgesetzten Bedingungen jede der beiden Regierungen nur rücksichtlich desjenigen Teiles der Bahnen selbständig und ausschließlich aus, welcher in ihrem Gebiete sich befindet.

Rücksichtlich der gemeinsamen Eisenbahnen werden jedoch Maßnahmen, welche die Geldkräfte oder den Kredit derselben in höherem Maße in Anspruch nehmen, als: Legung von Doppel- und Stationsgeleisen, Vermehrung des Fahrparkes, Errichtung von Magazinen u. dgl. von jedem Fachministerium nur im Einvernehmen mit dem andern getroffen.

§ 3.

Wenn neue gemeinsame Eisenbahnen ins Leben gerufen werden sollen, so ist die Bewilligung zu den Vorarbeiten sowohl wie auch die Bau- und Betriebskonzession gleichzeitig bei beiden Regierungen anzusuchen.

Die Bestimmung der Anlage sowie die Bedingungen der Konzessionierung und der für solche Unternehmungen etwa zu gewährenden Begünstigungen werden vor deren verfassungsmäßigen Behandlung einer Vereinbarung zwischen beiden Regierungen unterzogen.

Die Konzessionsurkunde wird für jedes Gebiet von der betreffenden Regierung abgesondert ausgestellt.

§ 4.

Zur Anbahnung und Erleichterung der im § 3 erwähnten Vereinbarung werden sich die beiden Fachministerien gegenseitig Mitteilung über erteilte Vorkonzessionen bezüglich jener Bahnlinien machen, welche zur gemeinschaftlichen Landesgrenze oder entlang derselben geführt werden sollen.

Der Anschlußpunkt für eine Eisenbahn, welche diese Grenze überschreiten soll, wird von beiden Fachministerien im Einvernehmen mit den hierzu berufenen andern Ministerien auf Grundlage des Ergebnisses einer gemeinschaftlich einzuleitenden technisch-militärischen Rekognoszierung der projektierten Trasse festgestellt.

Bei der erwähnten Rekognoszierung soll es dem Vertreter jedes Fachministeriums gestattet sein, an der Begehung der Strecke jenseits der Grenze teilzunehmen.

§ 5.

Bei gemeinsamen Eisenbahnen ist für die Bahnabteilung in jenem Staatsgebiete, in welchem sich der Sitz der betreffenden Gesellschaft oder ihrer Zentralverwaltung nicht befindet, auf Verlangen der betreffenden Regierung ein besonderes mit den entsprechenden Vollmachten und Einrichtungen versehenes Verwaltungsorgan (Betriebsdirektion oder Betriebsinspektorat) für den technischen und kommerziellen Betrieb aufzustellen.

§ 6.

In betreff des staatlichen Heimfallsrechtes wird bei gemeinsamen Eisenbahnen bestimmt, daß, insofern die betreffenden Konzessionen hierüber keine abweichenden Bestimmungen enthalten, die Bahnstrecke und das sämtliche unbewegliche Vermögen dieser Eisenbahnen jenem Staatsgebiete anheimfallen sollen, auf welchem dieselben gelegen sind.

Das bewegliche Vermögen dieser Bahnanstalten hingegen, welches auf Grund der Gesetze oder der Konzessionsbestimmungen Gegenstand des Heimfallsrechtes bildet, wird zwischen beiden Staatsgebieten, insofern eine inventarmäßige Trennung nicht

bereits während des Betriebes bestanden hat, im Verhältnisse des durchschnittlichen Bruttoertrages pro Meile in den letzten fünf Jahren verteilt.

§ 7.

Nach Artikel VIII des Zoll- und Handelsbündnisses sollen die bestehenden Eisenbahnen in beiden Ländergebieten nach gleichartigen Grundsätzen verwaltet und neu herzustellende Bahnen, insoweit es das Interesse des gegenseitigen Verkehres erheischt, nach gleichartigen Bau- und Betriebsnormen eingerichtet werden.

Insbesondere sollen

a) die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, und

b) das Eisenbahnbetriebsreglement vom 30. Juni 1863*)

in beiden Ländergebieten unverändert beobachtet werden, insolange sie nicht im gegenseitigen Einvernehmen und in einer für beide Teile gleichartigen Weise abgeändert sein werden.

Da die Notwendigkeit einer durchgreifenden Änderung der Betriebsordnung und des Reglements allseitig anerkannt wird, soll zur gemeinschaftlichen Ausarbeitung geeigneter Entwürfe so bald als möglich geschritten werden.

§ 8.

Beide Regierungen vereinigten sich zu dem Zwecke, eine möglichste Ermäßigung der Personen- und Frachtentarife im Interesse des Handels, der Industrie und Landwirtschaft anzubahnen. Insbesondere soll für gemeinsame Bahnlinien auf die Aufstellung einheitlicher Tarifbestimmungen hingewirkt werden.

§ 9.

Für gemeinsame Eisenbahnen sollen gleiche Dienstesvorschriften und Instruktionen für die Strecken in beiden Staatsgebieten eingeführt werden, und demnach der einverständlichen Genehmigung beider zuständigen Behörden unterliegen.

Die betreffenden Bahnanstalten sind gehalten, die bezüglichen Vorlagen an die betreffenden Behörden in beiden Staatsgebieten zu machen.

§ 10.

Die Genehmigung der Fahrpläne für gemeinsame Bahnlinien steht für die Teilstrecke in jedem Staatsgebiete der betreffenden Aufsichtsbehörde im Einverständnisse mit der Postbehörde (Post-

*) An dessen Stelle ist das im Einvernehmen mit der königlich ungarischen Regierung aufgestellte „Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder" vom Jahre 1892 (R. G. Bl. Nr. 207) getreten.

kursbureau) zu. Die Entwürfe sind daher von der Bahnanstalt beiden Aufsichtsbehörden mitzuteilen.

Waltet gegen die Genehmigung des Fahrplanes in einem Teile ein Anstand ob, so haben sich die beiden Aufsichtsbehörden unter sich und mit der Bahnanstalt sofort ins Einvernehmen zu setzen. Kann eine Einigung nicht erzielt werden, so bleibt die Entscheidung den Fachministerien vorbehalten.

§ 11.

Jedes Fachministerium wird Sorge tragen, daß das andere von allen Tarifen, Fahrplänen und sonstigen Verkehrsbestimmungen sämtlicher Eisenbahnen seines Staatsgebietes Kenntnis erlangt.

Dieselben werden sich auch die statistischen Nachweisungen über den Stand der Fahrbetriebsmittel, dann über Achsbrüche nach einem zu vereinbarenden Formulare periodisch mitteilen.

§ 12.

Die Erhebungen über Bahnunfälle werden von der Aufsichtsbehörde jenes Staatsgebietes gepflogen, auf welchem sich der Unfall ereignet hat. Es ist jedoch den mit der Untersuchung betrauten Organen gestattet, das beim Unfalle beteiligte und etwa innerhalb des andern Staatsgebietes stationierte Personal an seinem jeweiligen Standorte jederzeit einzuvernehmen. Hierüber ist jedesmal die Mitteilung an die betreffende Aufsichtsbehörde zu machen, welche jede zur Erhebung des Falles nötige Unterstützung zu leihen hat.

§ 13.

Eine länger andauernde Abziehung der Fahrbetriebsmittel der Linien des einen Staatsgebietes zur Benützung auf jenen des andern Staatsgebietes kann, insofern selbst nicht in dem wechselseitigen Wagenbenützungskartell begründet ist, nur mit Zustimmung der betreffenden Aufsichtsbehörde stattfinden.

§ 14.

Beide Regierungen veranlassen die Bildung eines Eisenbahnverbandes zwischen sämtlichen Eisenbahnunternehmungen beider Staatsgebiete, dessen Aufgabe in einem besonders zu vereinbarenden Statute festgestellt werden soll.

Insbesondere soll von diesem Eisenbahnverbande auch eine die sämtlichen Eisenbahnen beider Staatsgebiete umfassende Eisenbahnstatistik nach einem mit beiden Regierungen zu vereinbarenden Rubrikenschema jährlich hinausgegeben werden.

Gesetz vom 30. Dezember 1907, R. G. Bl. Nr. 281,

betreffend die Herstellung normalspuriger Eisenbahnen von Rudolfswert über Möttling an die Landesgrenze in der Richtung gegen Karlstadt mit Abzweigung nach Tschernembl und von Knin an die Landesgrenze in der Richtung gegen Pribudić auf Staatskosten.

Mit Zustimmung beider Häuser des Reichsrates finde ich anzuordnen, wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, normalspurige Lokomotiveisenbahnen

a) von Rudolfswert an die Landesgrenze in der Richtung gegen Karlstadt, und zwar entweder über Möttling mit einer Abzweigung nach Tschernembl oder über Tschernembl und Möttling, und

b) von Knin an die Landesgrenze in der Richtung gegen Pribudić

mit den veranschlagten Gesamtkostenbeträgen von 18,400.000 K für die erstere und von 11,400.000 K für die letztere Eisenbahn, welche Aufwendungen als Maximalbeträge zu gelten haben, auf Staatskosten herzustellen.

Artikel II.

Die den Gegenstand dieses Gesetzes bildenden Eisenbahnlinien sind von der Staatsverwaltung in eigener Regie zu betreiben.

In betreff des Anschlusses derselben an der Grenze ist mit der königlich ungarischen Regierung ein Übereinkommen zu treffen und wird die Regierung ermächtigt, in gleicher Weise auch die damit im Zusammenhange stehenden Betriebs- und Verkehrsfragen einverständlich zu regeln.

Protokoll,

aufgenommen zu Budapest, am 8. Oktober 1907,

betreffend

die projektierten Bahnverbindungen mit Dalmatien und die Ausgestaltung der österreichischen Strecke der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Behufs Regelung der mit dem Ausbaue der projektierten Eisenbahnverbindungen mit Dalmatien sowie mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Zusammenhange stehenden Fragen wurde von den unterzeichneten Regierungsvertretern vorbehaltlich der Genehmigung der beiden Regierungen folgendes vereinbart:

Artikel I.

Die k. k. Regierung und die königlich ungarische Regierung stimmen darin überein, normalspurige Eisenbahnverbindungen:

a) von Rudolfswert über Möttling zur Landesgrenze und von dort nach Károlyváros und

b) von Ogulin oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahnlinie Károlyváros—Fiume über Otočac, Gospić, Gračac, Mala-Popina und Pribudić, zur Landesgrenze und von dort nach Knin zur Ausführung zu bringen.

Die Festsetzung der Grenzübergangspunkte nächst Möttling und nächst Pribudić sowie die Bestimmung der Betriebswechselstationen bleibt besonderen Vereinbarungen vorbehalten.

Die k. k. Regierung und die königlich ungarische Regierung werden dafür Vorsorge treffen, daß der Bau der auf dem betreffenden Staatsgebiete gelegenen Strecken der unter a) und b) angeführten Eisenbahnverbindungen im Jahre 1908 in Angriff genommen und bezüglich der die Eisenbahnverbindung a) herstellenden Strecken längstens im Oktober 1910, bezüglich der der die Eisenbahnverbindung b) bildenden Strecken längstens im Dezember 1911 vollendet wird.

Artikel II.

Auf sämtlichen dalmatinischen Staatsbahnlinien wird das Tarifbarême so geartet sein, daß der Güterverkehr zwischen Ungarn und Österreich einerseits und Dalmatien sowie darüber hinaus andrerseits gleichmäßig behandelt erscheint. Desgleichen wird auf den neu zu erbauenden ungarischen Verbindungslinien und deren Abzweigungen im Tarifbarême die paritätische Behandlung des österreichischen und des ungarischen Güterverkehres mit Dalmatien zugestanden. Die österreichischen Staatsbahnen werden überdies darauf Bedacht nehmen, daß Tarifermäßigungen, welche auf den dalmatinischen Linien im Verkehr mit den Seehäfen gewährt werden, bei Vorhandensein der gleichen Voraussetzungen auch für den Bahnverkehr über die dalmatinisch-ungarische Grenze wirksam gemacht werden.

Zwischen den beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft sind sofort Verhandlungen zu dem Zwecke einzuleiten, um eine den Konkurrenzverhältnissen der beteiligten Bahnrouten entsprechende Regelung des künftigen Bahnverkehres mit Dalmatien zu sichern. Die k. k. österreichischen Staatsbahnen werden hiebei dahin wirken, daß auch den Routen der königlich ungarischen Staatseisenbahnen via Csáktornya—Bruck die ihnen bei Anwendung der üblichen Verkehrsteilungsgrundsätze gebührenden Quoten zugewendet werden.

Bei diesen Verhandlungen soll auch die Frage geregelt werden, inwieweit und in welcher Form bei Bildung den Frachtsätze auf der Bahnroute der Konkurrenz des Transportes über Triest und Fiume Rechnung zu tragen wäre.

Schließlich wird bei dieser Gelegenheit auch jenes Nachbargebiet abzugrenzen sein, für welches die Unterkrainer Bahnen vermöge der durch dieselben eintretenden Wegabkürzungen und in Berücksichtigung ihrer Tarifkraft und Leistungsfähigkeit einen naturgemäßen Anspruch auf die Mitbedienung des Transitverkehres erheben können.

Artikel III.

Im Hinblick auf die andauernde Steigerung des Verkehres auf der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn wird die k. k. Regierung keinen Anstand nehmen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn auf Grund der von der genannten Gesellschaft vorzulegenden und der Genehmigung der k. k. Regierung unterliegenden Bauprogramme und Projekte die Bewilligung zur Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Jablunkau—Teschen einschließlich der damit zusammenhängenden Erweiterung der Zwischenstationen und der Station Teschen sowie zu einer solchen Ausgestaltung der Strecke Teschen (exklusive) —Oderberg zu erteilen, welche nach dem Erachten der k. k. Regierung erforderlich erscheint, um den Verkehr von 84 Zügen, beziehungsweise von höchstens 44 Zügen in der einen und 40 Zügen in der anderen Richtung innerhalb 44 Stunden auf der Strecke Teschen—Oderberg zu ermöglichen.

Die Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Jablunkau—Teschen einschließlich der damit zusammenhängenden Erweiterung der Zwischenstationen und der Station Teschen wird nicht früher in Angriff zu nehmen sein, als der Ausbau der auf ungarischem Staatsgebiete gelegenen Strecken der Eisenbahnverbindungen von Rudolfswert nach

Károlyváros und von Ogulin oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahnlinie Károlyváros—Fiume nach Knin.

Die Ausgestaltung der Strecke Teschen (exklusive) —Oderberg für den Verkehr von 84 Zügen pro Tag einschließlich der Ausführung der von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn bisher projektierten Erweiterung ihres Oderberger Bahnhofes wird mit möglichster Beschleunigung durchzuführen sein.

Die k. k. Regierung erklärt sich bereit, die hiezu erforderlichen behördlichen Verfügungen und Entscheidungen nach Möglichkeit derart beschleunigt zu treffen, daß die Kaschau-Oderberger Eisenbahn nicht etwa durch den Mangel oder die Verzögerung solcher behördlicher Verfügungen und Entscheidungen an der Verwirklichung ihrer Absicht verhindert wird, die gedachten Herstellungen bis zum Ende des Jahres 1908 durchzuführen.

Die k. k. Regierung wird dafür Sorge tragen, daß die derzeit mit 60 Zügen pro Tag festgesetzte Leistungsfähigkeit der Strecke Oderberg—Jablunkau nunmehr durch Zulassung einer größeren Anzahl von Zügen so weit erhöht werde, als es die Rücksichten der Betriebssicherheit gestatten.

Insofern die letztgedachte Maßnahme nicht ausreichen sollte, um den Bedürfnissen des Verkehres der Oderberger Route mit Ungarn zu entsprechen, macht sich die k. k. Regierung anheischig, in der Zeit vom 1. November 1908 bis zur Fertigstellung des zweiten Geleises Teschen—Jablunkau für den Verkehr von Oberschlesien mit Ungarn — namentlich für den Kohlenverkehr — ihre in Betracht kommenden Strecken als Hilfsrouten zur Verfügung zu stellen.

Die k. k. Regierung verpflichtet sich ferner, keine Verfügung zu treffen, durch welche die Kaschau-Oderberger Eisenbahn behindert würde, auf ihrer österreichischen Strecke — einschließlich ihres Oderberger Bahnhofes — die Transporte von und nach ungarischen Stationen hinsichtlich der Beförderung gleichmäßig mit den Transporten von und nach österreichischen Stationen zu behandeln.

Artikel IV.

Das Erfordernis für die Kosten der Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Jablunkau—Teschen einschließlich der damit zusammenhängenden Erweiterung der Zwischenstationen und der Station Teschen und für die Ausgestaltung der Strecke Teschen (exklusive)—Oderberg einschließlich der Erweiterung des Oderberger Bahnhofes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, wofür insgesamt ein Betrag von 5·4 Millionen Kronen in Aussicht genommen ist, ferner für die im Jahre 1907 angeschafften fünf Lokomotiven und für die Rückzahlung der bestehenden schwebenden Schuld per 2,300.000 K wird in erster Linie durch Heranziehung der seit dem 1. Jänner 1905 erzielten und noch zu erzielenden Überschüsse der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn über die Staatsgarantie zu bestreiten und nur der aus diesen Überschüssen nicht bestreitbare Rest der Erfordernisse durch Aufnahme einer schwebenden Schuld seitens der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu decken sein, deren Rückzahlung aus den Überschüssen der nachfolgenden Jahre zu erfolgen hat. Erst nach vollständiger Bedeckung aller vorangeführten Erfordernisse und nach gänzlicher Rückzahlung der schwebenden Schuld wird die Verwendung der Überschüsse der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn über die Staatsgarantie zur Ausfallsergänzung für die ungarische Strecke wieder einzutreten haben.

Für den Fall als zur Zeit der Verstaatlichung der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn die vorerwähnte schwebende Schuld noch nicht gänzlich zurückgezahlt sein sollte, wird der noch ausstehende Restbetrag derselben seitens der k. k. Regierung besonders zu vergüten sein.

Die k. k. Regierung erklärt sich damit einverstanden, daß jene Kosten der auf der österreichischen Strecke durchgeführten Bauherstellungen, welche seinerzeit seitens der k. k.

Regierung nicht als Investitionsauslagen erklärt worden sind, nunmehr unter Vorbehalt der ziffernmäßigen Überprüfung definitiv zu Lasten des gesellschaftlichen Investitionsfonds verrechnet werden.

Artikel V.

Unter der Voraussetzung, daß in betreff der Beteiligung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn an der Kapitalverzinsung sowie an den Betriebs- und Erhaltungskosten des von der k. k. Staatsbahnverwaltung projektierten neuen Vorbahnhofes nächst Oderberg eine Vereinbarung mit der genannten Bahngesellschaft zustande kommt, wird die k. k. Staatsbahnverwaltung den projektierten Vorbahnhof nächst Oderberg durch ein Überstellungsgeleise ausgestalten, welches vom südwestlichen Ende des genannten Vorbahnhofes unter schienenfreier Übersetzung der Hauptgeleise der k. k. Staatsbahnen mittels einer Kurve von 250 Meter Radius zu den zwischen Kilometer 347·5 und 348·3 der Kaschau-Oderberger Bahn herzustellenden Übergangsgeleisen zu führen hätte.

In diesem Falle würden die Verzinsung der Anlagekosten sowie die Erhaltungsauslagen dieses, ein Eigentum der k. k. Staatsbahnverwaltung bildenden und von dieser zu betreibenden Überstellungsgeleises ausschließlich die k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn treffen. Für die Besorgung des Betriebes dieses Überstellungsgeleises würde die Kaschau-Oderberger Eisenbahn eine entsprechende Überführungsgebühr zu entrichten haben, wogegen selbstverständlich für die auf diesem Geleise überstellten Güter die für die Überstellung im bisherigen Oderberger Bahnhofe vorgesehene Gebühr entfällt.

Artikel VI.

Die k. k. Regierung erklärt sich ferner bereit, um die vereinbarte Maximalleistung von 94 Zügen pro Tag zu

sichern, zur Bewältigung des zwischen Teschen und Oderberg sich abwickelnden Verkehres vom Zeitpunkte der Fertigstellung des zweiten Geleises Teschen—Jablunkau eine Hilfsroute, und zwar dermalen die Strecke Dziedit̆z—Bielit̆z—Teschen in der Weise in den Dienst zu stellen, daß ihr eine gewisse Quote des Verkehres zwischen Oberschlesien und Ungarn zugewiesen wird. Diese Quote wird — die Zustimmung der königlich preußischen Staatsbahnen vorausgesetzt — in der Weise zu bemessen sein, daß der bezeichneten Route von dem Verkehre mit den über Dziedit̆z erreichbaren Gebieten eine solche Transportmenge zugewiesen wird, welche 15 Prozent des gesamten sich über die Strecke Oderberg—Teschen und vice versa bewegenden Wagenladungsverkehres gleichkommt.

Bezüglich der Anteilsausscheidung werden zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen besondere Vereinbarungen zu treffen sein. Hiebei wird schon jetzt festgesetzt, daß, falls keine andere Vereinbarung zustande kommt, die kilometrische Verteilung Anwendung zu finden hat.

Eine Ausnahme hievon bilden die innerhalb der mit 15 Prozent vereinbarten Gesamtquoten über Dziedit̆z—Teschen beförderten, beziehungsweise abzurechnenden Regiekohlentransporte für die königlich ungarischen Staatsbahnen, bezüglich welcher der genannten Strecke ein fixer Frachtanteil von 16 h pro 100 Kilogramm gewahrt wird.

Artikel VII.

Die königlich ungarischen Staatsbahnen und die Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn werden während der Dauer der Konzession der letztgenannten Eisenbahngesellschaft in jenem Quotenbesitzstande, an welchem im Rahmen der bestehenden Kartelle die österreichischen Strecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn beteiligt sind, keinerlei Änderung beanspruchen, durch welche die für die beteiligten österreichischen Routen festgesetzten Quoten alteriert würden.

Sollten von anderer Seite Anträge wegen Aufbesserung der obbezeichneten Quoten gestellt werden, so werden die königlich ungarischen Staatsbahnen und die Kaschau-Oberberger Eisenbahn ihre Zustimmung hiezu nur einvernehmlich mit den k. k. österreichischen Staatsbahnen erteilen.

Falls jedoch durch den Ausbau neuer Linien in den Konkurrenzverhältnissen wesentliche Verschiebungen eintreten sollten, kann seitens der königlich ungarischen Staatsbahnen oder der Kaschau-Oberberger Eisenbahn für die hiedurch berührten Relationen eine Revision der Verkehrsteilung gefordert werden.

Durch vorstehende Vereinbarungen sollen jene Abmachungen nicht berührt werden, die hinsichtlich der Leitung von lebenden Tieren und leicht verderblichen Gütern auf der die jeweils günstigsten Beförderungsbedingungen aufweisenden Route bestehen.

Artikel VIII.

Für die österreichische Strecke der k. k. priv. Kaschau-Oberberger Eisenbahn ist spätestens mit 1. Oktober 1908 eine besondere Betriebsdirektion mit dem Sitze in Teschen zu errichten, deren Wirkungskreis und Befugnisse jenen gleichkommen müssen, welche der Betriebsdirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Budapest bezüglich der ungarischen Strecken dieser letzteren Gesellschaft zustehen.

Artikel IX.

Insoweit zur Wirksamkeit der vorstehenden die Kaschau-Oberberger Eisenbahn betreffenden Vereinbarungen oder einzelner derselben eine entsprechende Beschlußfassung der Aktiengesellschaft der k. k. priv. Kaschau-Oberberger Eisenbahn notwendig ist, wird die königlich ungarische Regierung das Geeignete veranlassen, um die Beschlußfassung ehetunlichst herbeizuführen.

Sodann wird die Genehmigung des vorstehenden Übereinkommens durch die k. k. Regierung und die königlich ungarische Regierung eingeholt werden.

Hiemit wurde das in zwei Exemplaren in deutscher und ungarischer Sprache ausgefertigte Protokoll geschlossen, verlesen und allseits gefertigt.

Begründung

zur Regierungsvorlage und Bericht des Ausgleichsausschusses.

Dem vorliegenden Vertrage, betreffend die Regelung der wechselseitigen Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern und den Ländern der heiligen ungarischen Krone, liegt ebenso wie den früheren Zoll- und Handelsbündnissen die Gesetzgebung vom Jahre 1867 zugrunde, worauf auch ausdrücklich im Eingange des vorliegenden Vertrages Bezug genommen wird.

Dementsprechend enthält dieser Vertrag Vereinbarungen über jene Angelegenheiten, die „zwar nicht gemeinsam verwaltet, jedoch nach gleichen, von Zeit zu Zeit zu vereinbarenden Grundsätzen" in beiden Staaten der Monarchie im Sinne des Gesetzes vom Jahre 1867*) „behandelt werden sollen".

Die wirtschaftlichen Grundlagen des gegenseitigen Verhältnisses der beiden Staatsgebiete prägen sich sehr deutlich in der Gestaltung der Gütererzeugung und des Warenverkehres aus. Der Verbrauch Österreichs und Ungarns an Weizen und Roggen beträgt jährlich mehr als 85 Millionen Meterzentner. Die österreichische Erzeugung

---

*) Gesetz vom 21. Dezember 1867, R. G. Bl. Nr. 146, betreffend die allen Ländern der österreichischen Monarchie gemeinsamen Angelegenheiten und die Art ihrer Behandlung.

§ 2. Außerdem sollen nachfolgende Angelegenheiten zwar nicht gemeinsam verwaltet, jedoch nach gleichen, von Zeit zu Zeit zu vereinbarenden Grundsätzen behandelt werden.

4. Verfügungen bezüglich jener Eisenbahnlinien, welche das Interesse beider Reichshälften berühren.

an Weizen und Roggen erreichte im Durchschnitte der letzten zehn Jahre 33 Millionen Meterzentner, die ungarische Erzeugung über 50 Millionen. Die beiden Staatsgebiete ergänzen sonach einander zur Deckung des ganzen Bedarfes, wobei entsprechend dem größeren Verbrauche Österreichs eine Einfuhr von durchschnittlich 15 Millionen Meterzentner Brotgetreide und Mehl (auf Getreide umgerechnet) aus Ungarn stattfindet. Einen geringeren Anteil hat die ungarische Einfuhr an dem österreichischen Verbrauche von Gerste und Hafer, indem der ungarische Gerstenimport durchschnittlich ungefähr 13 Prozent, der Haferimport etwas über 10 Prozent der österreichischen Produktion beträgt. Beim Mais dagegen beläuft sich die Einfuhr aus Ungarn im Durchschnitt auf mehr als 50 Prozent unserer Erzeugung. Die österreichische Getreideanbaufläche zeigt im ganzen keine Veränderung, die Erträgnisse pro Hektar hingegen sind gewachsen, worin die Steigerung der Intensität des Anbaues zum Ausdrucke gelangt. Die ungarische Getreideproduktion hat sowohl nach der Anbaufläche als nach dem Ertrage pro Hektar zugenommen.

Der Viehstand Österreichs ist im letzten Dezennium von 8·6 auf 9·5 Millionen Stück Rindvieh, von 3·5 auf 4·7 Millionen Schweine und von 1·5 auf 1·7 Millionen Pferde gewachsen, während sich die Zahl der Schafe von 3·2 auf 2·6 Millionen Stück verringert hat. Der Viehstand Ungarns umfaßt ungefähr 7·5 Millionen Stück Rindvieh, 8·5 Millionen Schweine, 2·5 Millionen Pferde und 6·5 Millionen Schafe. Österreichs Einfuhr aus Ungarn beträgt durchschnittlich 270.000 Stück Rindvieh und 480.000 Schweine. Trotz der bedeutenden Einfuhr aus Ungarn ist unsere landwirtschaftliche Gütererzeugung gewachsen und die Preise ihrer Erzeugnisse weisen eine steigende Tendenz auf.

Aus diesen Erzeugungs- und Verbrauchsverhältnissen der beiden Staatsgebiete ergibt sich eine Einfuhr von Rohstoffen aus Ungarn, die im Durchschnitte der Jahre 1896 bis 1906 jährlich 530 Millionen Kronen betrug,

gegenüber einer Ausfuhr von Rohstoffen nach Ungarn im Werte von 87 Millionen.

Diesem Aktivum Ungarns auf dem Gebiete der Landwirtschaft steht ein ungefähr gleich großes Aktivum Österreichs auf industriellem und gewerblichem Gebiete gegenüber. Die Ausfuhr an Halb- und Ganzfabrikaten nach Ungarn belief sich im Durchschnitte der Jahre 1896 bis 1906 auf 843 Millionen, gegenüber einer Einfuhr von 383 Millionen. Obgleich von der Ausfuhr Österreichs der Wert der in den Industrieartikeln enthaltenen ausländischen Rohstoffe und der Wert der Waren, die durch Vermittlung österreichischer Kaufleute aus dem Auslande nach Ungarn gehen, in Abrechnung zu bringen ist, zeigt der gegenseitige Warenverkehr eine handelspolitisch für beide Teile vorteilhafte und rationelle Gestaltung. Diese Tatsache wird um so deutlicher, je eingehender man die Verhältnisse der Gütererzeugung der beiden Staatsgebiete und ihren Wechselverkehr untersucht. Die österreichisch-ungarische Roheisenproduktion ist in den letzten 25 Jahren von 6 Millionen auf 19 Millionen Meterzentner gestiegen, und zwar die österreichische von 4 auf 14 Millionen, die ungarische von 2 auf 5 Millionen Meterzentner. Die Baumwollindustrie hat ihre Erzeugungsmenge in dem gleichen Zeitraume von 850.000 auf 1,500.000 Meterzentner erhöht; von der eingeführten rohen Baumwolle entfallen derzeit 120.000 Meterzentner auf Ungarn, wozu noch die steigende Verarbeitung eingeführter Garne und roher Gewebe in Ungarn kommt. Die Ausfuhr der österreichischen Erzeugnisse nach Ungarn ist im letzten Jahrzehnt um mehr als 200 Millionen Kronen gestiegen, während gleichzeitig die ungarischen Industrien beträchtlich gewachsen sind und sich günstig und rasch entwickelt haben. Es kommt dies auch darin zum Ausdrucke, daß die Ausfuhr ungarischer Halb- und Ganzfabrikate nach Österreich im Laufe des letzten Jahrzehntes um 120 Millionen größer geworden ist; von den im Jahre 1906 aus Ungarn eingeführten industriellen Erzeugnissen im Werte von 460 Mil-

lionen Kronen entfielen 170 Millionen auf Mehl und 290 Millionen auf andere ungarische Industrieerzeugnisse. Neben den schon genannten Industrien hat sich aber auch Ungarns Maschinen-, Leder- und Papierfabrikation sowie dessen keramische und chemische Industrie sehr bedeutend entwickelt. Doch ist der Verbrauch Ungarns gleichfalls rasch gewachsen, so daß trotz der steigenden ungarischen Erzeugung der österreichischen Produktion das Absatzgebiet erhalten bleibt, sich sogar erweitert, wie auch umgekehrt für die ungarische Erzeugung das österreichische Absatzgebiet stetig an Bedeutung gewinnt.

Der Wert des Verkehres zwischen den beiden Staatsgebieten selbst ist in den letzten 20 Jahren von 1300 auf nahezu 2300 Millionen Kronen gestiegen. Auch im Vergleiche mit dem Gesamtaußenhandel der österreichisch-ungarischen Monarchie zeigt sich der Zwischenverkehr zwischen den beiden Staatsgebieten als wesentlicher Faktor des Verkehrs- und Produktionsinteresses jedes Staatsgebietes. Gehen doch von der Gesamtausfuhr Österreichs 33 Prozent nach Ungarn, 67 Prozent nach dem Zollauslande; von der Einfuhr kommen 35 Prozent aus Ungarn, 65 Prozent aus dem Zollauslande. Die Ausfuhr Ungarns geht zu mehr als 72 Prozent nach Österreich, während nur 28 Prozent ins Ausland exportiert werden; von seiner Einfuhr kommen 75 Prozent aus Österreich, 25 Prozent aus dem Auslande.

Zu Artikel I.

Im ersten Absatze dieses Artikels gelangt das wesentlichste Element des durch den Vertrag zu begründenden Rechtszustandes, der Bestand einer einheitlichen Zollgrenze, zur Anerkennung. Durch die Festsetzung der einheitlichen Zollgrenze im Zusammenhange mit den übrigen Bestimmungen des Artikels I, dann der Artikel II, III und IV (Verbot von Ein-, Aus- und Durchfuhrabgaben jeder Art, Ausschluß einer Zwischenzollinie, Verbot von die

Einfuhr belastenden inneren Abgaben, Schaffung eines für beide Staaten der Monarchie geltenden und den autonomen Bestimmungen entsprechenden Tarifs, Identität der Zollgesetze und Zollvorschriften, einverständliche Handhabung der Bestimmungen des Zolltarifes, Gemeinsamkeit der internationalen Handelspolitik) wird ebenso wie in den bisherigen Zoll- und Handelsbündnissen das aus der Ausgleichsgesetzgebung vom Jahre 1867 fließende wirtschaftliche Vorzugsverhältnis zwischen den beiden Staaten begründet. Das in Ausführung und im Rahmen des bestehenden staatsrechtlichen Verhältnisses zwischen Österreich und Ungarn und als dessen organische Ergänzung vereinbarte zoll- und handelspolitische Regime schließt daher vom Standpunkte des internationalen Vertragsrechtes auch jeden Anspruch auf Mitgenuß aus dem Titel der meistbegünstigten Behandlung aus.

Der zweite Absatz, welcher die ungeschmälerte Freiheit des Warenverkehres und somit die Bindung des zollpolitischen Verfügungsrechtes im Verkehre zwischen den beiden Staaten unter Ausschluß jeder Zwischenzollinie festsetzt, deckt sich bis auf unwesentliche redaktionelle Abweichungen mit der analogen Bestimmung der Zoll- und Handelsbündnisse.

Der durch das Gesetz vom 13. Februar 1906, R. G. Bl. Nr. 20, geschaffene Zolltarif ist am 1. März 1906 zwar in beiden Staaten der Monarchie in Kraft getreten, konnte aber für die Länder der ungarischen Krone aus Gründen innerpolitischer Natur nur im Wege einer Verordnung in Wirksamkeit gesetzt werden. Hieraus sowie infolge der der ungarischen Gesetzgebung unterbreiteten Vorlagen über den autonomen ungarischen Zolltarif und über die Regelung der auswärtigen Handels- und Verkehrsverhältnisse entwickelte sich ein Zustand, der zwar die Anwendung und einheitliche Durchführung des Tarifes sowie die Inkraftsetzung der neuen Handelsverträge nicht berührte, der aber immerhin Unterschiede zeigte, die eine Ausgleichung

erheischten. Zu diesem Zwecke wurde der für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder geltende sowie der für die Länder der ungarischen Krone geschaffene autonome Zolltarif als Vertrags-Zolltarif der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie in einer besonderen Anlage A aufgenommen und gleichzeitig in dem dritten Absatze des Artikels I festgesetzt, daß innerhalb der einheitlichen Zollgrenze die Bestimmungen dieser einen integrierenden Bestandteil des Vertrages bildenden Anlage sowie die demgemäß fernerhin in Wirksamkeit verbleibenden Zollvorschriften zu gelten haben. Da nun dieser Tarif dem für die im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder geltenden sowie dem für die Länder der heiligen ungarischen Krone geschaffenen autonomen Tarife entspricht und hiedurch auch jede einzelne Bestimmung des Zollgesetzes und jede einzelne Position des Tarifes selbst zur Bindung gelangt, so ist damit wieder die den Aufgaben der Zoll- und Handelspolitik der beiden Staaten der Monarchie entsprechende Grundlage gewonnen.

Die im Schlußprotokolle zu diesem Artikel vereinbarten Bestimmungen über die Bedeutung des in den bisher abgeschlossenen Handelsverträgen angewendeten Ausdruckes „österreichisch-ungarisches Zollgebiet" sowie des durch den gegenwärtigen Vertrag geschaffenen Ausdruckes „Vertragszollgebiet" („Vertragszollgebiet der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie"), welch letzterer nunmehr in den für die Dauer bis 1917 abzuschließenden Handelsverträgen zur Anwendung gelangen wird, ferner über die Bedeutung des den abgeschlossenen Verträgen zugrunde liegenden Ausdruckes „österreichisch-ungarischer Zolltarif" und schließlich des Ausdruckes „Vertrags-Zolltarif" für die bis 1917 abzuschließenden Handelsverträge stellen sich als sinngemäße Erläuterungen zu den im vorliegenden Artikel getroffenen Vereinbarungen behufs ausdrücklicher Anerkennung der damit bewirkten handelspolitischen Kontinuität dar.

Im vierten Absatze wird der bezüglich der Zollausschlüsse bestehende Zustand aufrechterhalten.

Im Zusammenhange mit den Bestimmungen des dritten Absatzes wird im fünften Absatze jede Änderung der bestehenden Zollgesetze und Verwaltungsvorschriften an das Einverständnis beider Teile gebunden, womit die Geltung des bisherigen Zustandes gesichert ist. Durch die zu diesem Alinea gehörigen Bestimmungen des Schlußprotokolles ist auch die einvernehmliche Handhabung des in der Anlage enthaltenen Vertrags-Zolltarifes gewährleistet.

Im sechsten Absatze wird die dem internationalen Handelsvertragsrechte angehörige Regel wieder aufgestellt, daß rücksichtlich der inneren Abgaben die Parität mit den einheimischen Erzeugnissen aufrecht erhalten bleibt.

Zu Artikel II.

Im Vergleiche zu dem Texte des Zoll- und Handelsbündnisses sind in der in diesem Artikel enthaltenen exemplifikativen Aufzählung der einzelnen wirtschaftlichen Verträge die Post- und Telegraphenverträge weggefallen, was im Zusammenhange mit den im Artikel XVIII getroffenen Vereinbarungen steht.

Zu Artikel III.

Die im ersten Absatze dieses Artikels enthaltenen Anordnungen, betreffend den Abschluß von neuen Verträgen der in Artikel II bezeichneten Art durch den Minister des Äußern, sind ihrem Wesen nach mit den einschlägigen Bestimmungen des Zoll- und Handelsbündnisses identisch.

Bezüglich der Ausfertigung der Verträge wurde jedoch entsprechend dem bereits bisher geübten Vorgange im folgenden Absatze vereinbart, daß bei Verträgen, die nicht ausschließlich in französischer Sprache ausgefertigt werden, eine Originalausfertigung auch in ungarischer

Sprache erfolgt. Der gleiche Vorgang wurde bereits beim Abschlusse der Handelsverträge mit Deutschland vom Jahre 1891 und 1905 sowie des Vertrages mit der Schweiz vom Jahre 1906 eingehalten.

Auch im Rahmen der staatsrechtlichen, im Zuge der Verhandlungen von beiden Regierungen eingehend erörterten Fragen wurde für die hier in Betracht kommenden mit Rechtswirksamkeit für beide Staaten abzuschließenden Verträge der status quo sowohl rücksichtlich der Vorbereitung und Unterhandlung als auch bezüglich der staatsrechtlichen Bezeichnungen und der auf den Abschluß solcher Verträge bezüglichen Bestimmungen aufrechterhalten. In dem dazugehörigen Schlußprotokolle wird hinsichtlich der Unterfertigung dieser Verträge bestimmt, daß dieselben durch den gemeinsamen Minister des Äußern oder durch einen gemeinsamen Vertreter und durch je einen Vertreter der beiden Regierungen zu unterfertigen sind.

Die beiden Regierungen haben rücksichtlich des Inhaltes der hieher gehörigen Verträge überdies festgestellt, daß alle Angelegenheiten, welche ihrer Natur nach zwar dem autonomen Verfügungsrechte der beiden Staaten angehören, doch aus Gründen des sachlichen Zusammenhanges im Rahmen von Handels-, Schiffahrts- und dergleichen Verträgen geregelt zu werden pflegen, wie zum Beispiel Fragen der Seefischerei, von Bahnanschlüssen, direkten Bahntarifen u. s. w. nach wie vor im Kreise der durch Handelsverträge ꝛc. zu ordnenden Fragen verbleiben. Damit ist auch den Bedürfnissen der handelspolitischen Taktik im bisherigen Sinne entsprochen.

Zu Artikel IV.

Die beiden ersten Absätze dieses Artikels, welche die Art der Kündigung wirtschaftlicher Verträge mit dem Auslande betreffen, stimmen mit den bezüglichen Anordnungen des Zoll- und Handelsbündnisses überein.

In den beiden ersten Absätzen des Schlußprotokolls zu diesem Artikel werden nähere, durch die bestehenden Tarifverträge mit Deutschland, Belgien, Italien, Rußland und der Schweiz bedingte Vereinbarungen getroffen. Die genannten Verträge sind bis zum 31. Dezember 1917 wirksam. Jedoch wurde damals, und zwar im Zusammenhange mit der Ausgleichsverhandlung, der Monarchie und den Vertragsstaaten das Recht der eventuellen Kündigung auf den 31. Dezember 1915 vorbehalten. Infolge der Festsetzung der Wirksamkeit des mit den Ländern der ungarischen Krone vereinbarten Vertrages bis Ende 1917 ist die Veranlassung für die Feststellung des Termines des Jahres 1915 entfallen und es erschien zweckmäßig, auch das Vertragsverhältnis der Monarchie zu diesen Staaten bis 1917 wenigstens so weit sicherzustellen, daß die Kündigung dieser wichtigsten Handelsverträge auf den 31. Dezember 1915 dem einseitigen Ermessen Österreichs oder Ungarns entrückt und an die Zustimmung beider Teile gebunden wird.

Außer dieser, eine Einschränkung der allgemeinen Norm des zweiten Absatzes dieses Artikels verfügenden Bestimmung mußte aber auch für den Fall vorgesorgt werden, als einer der erwähnten Tarifverträge von Seite des betreffenden fremden Staates auf den 31. Dezember 1915 gekündigt werden sollte. Für diesen Fall wird die Regelung der Handels- und Verkehrsbeziehungen mit dem betreffenden Staate für die Zeit bis Ende 1917 in Aussicht genommen.

Der dritte Absatz des Artikels IV ist bestimmt, eine Lücke in dem bisherigen Rechtszustande auszufüllen, insofern es an einer Vereinbarung über den Vorgang bei Kündigung unbefristeter Verträge gefehlt hat. Die diesbezügliche neue Bestimmung, wonach solche Verträge auf Wunsch eines Teiles spätestens sechs Monate nach Bekanntgabe dieses Wunsches an den andern Teil zu kündigen sind, wird im letzten Absatze des Schlußprotokolls zu diesem Artikel dahin beschränkt, daß dieses einseitige Kündigungsrecht von

keinem Teile für einen Zeitpunkt vor Ende 1917 geltend gemacht werden kann. In dieser Bestimmung gelangt die Wahrung der gemeinsamen handelspolitischen Interessen an diesen Verträgen zum Ausdrucke.

Zu Artikel VI.

Die im ersten Absatze normierte Autonomie in der Einhebung und Verwaltung der Zölle machte die im zweiten Absatze enthaltene besondere Feststellung notwendig, wonach in einem Staatsgebiete erhobene Zölle ohne dessen Zustimmung in dem andern Staatsgebiete unter keinem wie immer gearteten Titel rückvergütet werden dürfen.

Im Zusammenhange hiemit wurde im Schlußprotokolle zu diesem Artikel die Frage des Streckenzugsverkehres dahin geordnet, daß bezüglich der Streckenzugsverkehre zwischen Einbruchsstellen des eigenen Verwaltungsgebietes jeder Teil autonom bleibt, daß aber Streckenzugsverkehre zwischen Grenzzollämtern der beiden Teile nur im Einverständnisse bewilligt oder aufgehoben werden können.

In Verbindung mit diesen Verhandlungen haben sich beide Regierungen dahin geeinigt, daß ein Streckenzugsverkehr mit Mahlprodukten über Fiume und Venedig nach Ala nicht statthaben wird. Hiemit ist diese Frage im Sinne der Wünsche unserer Interessenten erledigt.

Der vierte Absatz enthält die Vereinbarung wegen einvernehmlicher Vorbereitung eines Gesetzentwurfes über das Zollverfahren. Hiedurch soll eine den Bedürfnissen der Zollverwaltung entsprechende zeitgemäße Reform des in der Zoll- und Staatsmonopolsordnung vom Jahre 1835 geregelten Verfahrens der Zollämter sichergestellt werden.

Zu Artikel VIII.

Dieser die Fragen der Binnenschiffahrt regelnde Artikel deckt sich — was die vier ersten Absätze betrifft — bis auf unwesentliche, im Interesse größerer Deutlichkeit vorgenommene redaktionelle Änderungen vollkommen mit dem bisherigen Zoll- und Handelsbündnisse.

Eine Neuerung bedeutet die im Schlußprotokoll ausgesprochene prinzipielle Geneigtheit beider Regierungen, ein besonderes Übereinkommen, betreffend die Behandlung der in den beiden Staatsgebieten subventionierten Schiffahrtsgesellschaften, nach erfolgter Einigung der letzteren über eine Verkehrsteilung, auf Basis der vollen und gegenseitigen Parität abzuschließen.

Die in den letzten zwei Absätzen des Artikels neu vereinbarten Bestimmungen über die Flaggenführung der Flußhandelsschiffe halten — soweit das Zollausland hiebei in Betracht kommt — den Status quo ante aufrecht. Darüber hinaus bringen sie aber noch die Lösung der seit Jahren schwebenden Frage über die Art der Flaggenführung innerhalb der beiden Staatsgebiete.

Die hierin herrschenden Verhältnisse erheischten um so dringender eine Regelung, als sie auch im Widerspruche mit den im internationalen Verkehre geltenden Grundsätzen für die Flaggenführung stehen. Nunmehr soll die im internationalen Verkehr übliche Art der Flaggenführnng auch im Verkehr zwischen den beiden Staatsgebieten zur Anwendung kommen.

Eine Ausnahme hievon bildet die im Schlußprotokoll vereinbarte Flaggenführung in subventionierten Lokalverkehren, welche von einer Schiffahrtsgesellschaft des einen vertragschließenden Teiles im Gebiete des anderen besorgt werden, weil durch das Subventionsverhältnis und während der Dauer desselben die in solchen Lokaldiensten stehenden Schiffe in ein besonders enges Verhältnis zu dem subventionierten Staate treten.

Zu Artikel IX.

Die Bestimmungen dieses Artikels entsprechen vollkommen jenen, die auf Grund des § 1 der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 22. September 1899, R. G. Bl. Nr. 178, dermalen in Geltung sind und in gleicher Fassung auch im Artikel VIII der Regierungsvorlage vom Jahre

1903 aufgenommen waren. Sie decken sich übrigens mit den Vereinbarungen, welche schon in dem am 31. Dezember 1897 abgelaufenen Zoll- und Handelsbündnisse enthalten waren.

Wenn im Absatze 1 des neuen Artikels IX der im Artikel VIII des abgelaufenen Zoll- und Handelsbündnisses enthaltene Ausdruck „Eisenbahnen" durch „Hauptbahnen" ersetzt wurde, so bedeutet dies nicht eine Einschränkung der Gültigkeit der früheren Bestimmungen, weil auch damals die Lokalbahnen, insofern diese die Grenzen des einen Staatsgebietes nicht überschreiten, in betreff der Regelung des Baues und Betriebes abweichend von den Hauptbahnen behandelt wurden.

Die textliche Zusammenziehung der Bestimmungen für die im ehemaligen Artikel VIII getrennt behandelten „bestehenden" und „neuherzustellenden" Bahnen bedeutet einerseits hinsichtlich der bestehenden Bahnen durch den Hinweis auf die maßgebenden militärischen und allgemeinen Verkehrsinteressen eine sachgemäße Einschränkung der früher ganz allgemein gehaltenen und andrerseits hinsichtlich der neu herzustellenden Bahnen eine Erweiterung der früher auf das Interesse des gegenseitigen Verkehres eingeschränkten Verpflichtung zur gleichmäßigen Behandlung.

Absatz 2 enthält (ähnlich wie der zweite Satz des ehemaligen Artikel VIII) eine nähere Ausführung des im ersten Absatze entwickelten allgemeinen Grundsatzes.

Hiebei ist eine besondere Hinweisung auf die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 nicht wieder aufgenommen worden, da die im Artikel IX angeführten Vorschriften als: die Grundzüge der Verkehrsvorschriften für Hauptbahnen, die Vorschriften über das Signalwesen, über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre und über den Transport explosiver Gegenstände, dann das Eisenbahnbetriebsreglement jene den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßten, für beide Staatsgebiete gemeinsam festgesetzten Bestimmungen darstellen, hinsichtlich welcher im Sinne des

im ersten Absatze enthaltenen Grundsatzes die Aufrechthaltung der Einheitlichkeit auch fernerhin geboten ist.

Die durch die Beschränkung auf die bezeichneten Vorschriften und die Eliminierung der Berufung der Eisenbahnbetriebsordnung einer gleichmäßigen Regelung nicht mehr unterliegenden Bestimmungen der Eisenbahnbetriebsordnung, wie die Bestimmungen im ersten Teile, Abschnitt B (Verpflichtungen der bei Staatsbahnen angestellten Beamten und Diener), Abschnitt D (Aufsicht und Kontrolle) und teilweise auch Abschnitt C (Verpflichtungen der Privateisenbahnunternehmungen sowie ihrer Beamten und Diener) eignen sich vermöge der Verschiedenartigkeit der Verhältnisse vielfach gar nicht zu einer einheitlichen Behandlung.

Die im Absatze 2 ausdrücklich ausgesprochene Ausdehnung der gegenseitigen Verpflichtung zur unveränderten Beobachtung dieser Vorschriften auf den Wechselverkehr, welcher im früheren Artikel VIII nicht erwähnt war, entspricht der sachgemäßen Durchbildung des Gedankens, welcher der ganzen Bestimmung zugrunde liegt.

Absatz 3 trägt dem Zusammenhange Rechnung, welcher zwischen dem Betriebsreglement und dem internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr besteht, und sichert für den Fall von Änderungen in diesem die entsprechende einheitliche Abänderung des Eisenbahnbetriebsreglements.

Absatz 4 bezweckt die Aufrechthaltung und Weiterentwicklung der im Einvernehmen der Bahnverwaltungen durch den Tarifteil I für den Güterverkehr geschaffenen Einheitlichkeit der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation, auf welche im allgemeinen Verkehrsinteresse großes Gewicht gelegt werden muß. Eine strikte Verpflichtung zur Wahrung dieser Einheitlichkeit konnte jedoch deshalb nicht statuiert werden, weil, soweit Privatbahnen in Betracht kommen, die erörterten Bestimmungen vielfach der konzessionsmäßig gewährleisteten selbständigen Festsetzung dieser Bahnen unterliegen.

Absatz 5 entspricht dem Absatz 2 des Artikels VIII des früheren Zoll- und Handelsbündnisses mit einer genaueren Bezeichnung solcher Bahnen, welche in dem angeführten Artikel unter dem Ausdrucke „Lokalbahnen" zusammengefaßt waren.

Absatz 6 sichert den Fortbestand des provisorischen Übereinkommens in Betreff der Eisenbahnen d. d. Wien, 29. Juli 1868, Ofen 21. August 1868, in einer den seither geänderten Verhältnissen entsprechenden einvernehmlich festzusetzenden Fassung.

Zu Artikel X.

Zur richtigen Beurteilung der in diesem Artikel behandelten eisenbahntarifarischen Bestimmungen muß folgendes vorausgeschickt werden:

Das Zoll- und Handelsbündnis, das bis zum Inkrafttreten der Verordnung vom 21. September 1899, R. G. Bl. Nr. 176, galt, enthielt überhaupt keinerlei Vereinbarungen über Eisenbahntarife. Die Praxis ging jedoch schon damals übereinstimmend dahin, daß jene Zugeständnisse, welche auf Grund eines Handelsvertrages einem dritten Staate eingeräumt waren, im allgemeinen auch für den Zwischenverkehr der beiden Staaten zu gelten haben. In diesem Sinne ist im § 2 der Verordnung vom 22. September 1899, R. G. Bl. Nr. 178, und später gleichlautend auch im Artikel IX der Regierungsvorlage vom Jahre 1903 ausdrücklich festgesetzt worden, daß die im Schlußprotokoll zu Artikel 15 des Handels- und Zollvertrages mit dem Deutschen Reiche enthaltene Bestimmung über die gegenseitige Unterstützung auf dem Gebiete der direkten Tarife und die paritätische Behandlung der beiderseitigen Provenienzen auch für den internen Wechselverkehr zu gelten hat. Diese Bestimmung wird auch in dem neuen Vertrage aufrechterhalten. Ihr Wortlaut (Absatz 1 des Artikes X) weicht von der bisherigen Fassung nur insofern ab, als neben dem Artikel 15 und der dazugehörigen Schlußprotokollbestimmung des Zoll- und Handelsvertrages mit dem

Deutschen Reiche auch Absatz 2 des Artikels 16 dieses Vertrages zitiert wird. Diese Änderung ist nur formaler Natur und hängt mit einer textlichen Verschiebung zusammen, die in den bezüglichen Bestimmungen des Deutschen Handelsvertrages mit 1. März 1906 eingetreten ist.*)

Die Verhandlungen über diesen Punkt haben übrigens Anlaß gegeben, mehrfache österreichischerseits erhobene Beschwerden wegen bestimmungswidriger Handhabung dieser Vorschriften seitens der ungarischen Staatseisenbahnen zur Sprache zu bringen; hiebei hat sich die königlich ungarische Regierung bereit erklärt, in einer Reihe von Fällen die verlangte Korrektur eintreten zu lassen.

Auch die Bestimmung über den Ausschluß geheimer Tarifsätze ist in den neuen Vertrag übernommen worden. Die im zweiten Absatze des Artikels IX bezogenen Vor-

*) Der Wortlaut der angeführten Bestimmungen des Handelsvertrages mit dem Deutschen Reiche ist folgender:

Artikel 16, 2. Absatz des Handels- und Zollvertrages zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche.

„Die vertragschließenden Teile sichern sich gegenseitig auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens insbesondere auch bei Anträgen auf Erstellung direkter Personen- und Frachttarife nach Maßgabe des tatsächlichen Bedürfnisses tunlichste Unterstützung zu."

Schlußprotokoll zu Artikel 15:

„Die vertragschließenden Teile sind darüber einig, daß die Frachttarife und alle Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, soweit es sich nicht um Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind.

Demgemäß sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal-, beziehungsweise Verbandtarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Teiles auch in die direkten Tarife einzurechnen."

schriften über die Veröffentlichung der Tarife und Tarifnachlässe im Personen- und Güterverkehre enthalten hierüber die gegenwärtig in Kraft stehenden besonderen Bestimmungen.

Eine vollständige Neuerung gegenüber den bis zum Jahre 1899 gültigen Vereinbarungen bildeten aber jene Bestimmungen im § 2 der Verordnung vom 22. September 1899, R. G. Bl. Nr. 178, und im Artikel IX der Regierungsvorlage vom Jahre 1903, die sich auf die Bindung der Staatsbahntarife im gegenseitigen Transitverkehr nach dem Auslande beziehen. Diese Bindung war eine doppelte. Einerseits wurden die bis zum Jahre 1899 für den Transitverkehr des anderen Staatsgebietes aufgestellten ermäßigten Frachtanteile auf die ganze Dauer der Ausgleichsvereinbarungen als Maximalanteile festgelegt, andrerseits übernahmen die Staatsbahnen die Verpflichtung, alle dem Transitverkehre des Auslandes eingeräumten Frachtermäßigungen wahllos auch dem nach derselben Grenzstation sich bewegenden Exportverkehr des anderen Staatsgebietes zur Verfügung zu stellen. Von allem die letzterwähnte Bestimmung hatte für die österreichischen Staatsbahnen die besonders empfindliche Folge, daß sie die seinerzeit im Zusammenhange mit der convention à quatre, also aus ganz besonderen verkehrspolitischen Rücksichten für den Verkehr mit den Orientstaaten zugestandenen weitgehenden Ermäßigungen auch dem ungarischen Verkehre nach allen Auslandsgrenzstationen und über alle in Frage kommenden Strecken einräumen mußten. Diesem mit einer empfindlichen Einschränkung der Tariffreiheit der österreichischen Staatsbahnverwaltung verbundenen Zustande wird die neue Vereinbarung ein Ende machen, indem darin alle die Bindung von Transittarifen betreffenden Bestimmungen fallen gelassen sind.

Durch die Beseitigung aller dieser Bindungen ist aber auch die bisherige Basis für die Tarifbildung im Transitverkehr nach dem Auslande, und zwar insbesondere auch in jenen Relationen weggefallen, in welchen die

Frachtsätze durch die Konkurrenz des Donauweges bestimmt werden. Die beiden Staatsbahnverwaltungen waren daher genötigt, sich wegen der künftigen Bildung der Transittarife in den von der Donau beherrschten Relationen zu verständigen. Die bezüglichen Verhandlungen haben zu dem in der Beilage 1 angeschlossenen Übereinkommen*) geführt.

Wie aus diesem Übereinkommen zu entnehmen ist, sind Abweichungen von der regulären Tarifbildung ausschließlich in jenen Strecken vorgesehen, in welchen die Konkurrenz des Donauweges wirkt. Mit den bezüglichen Nachlässen soll nur so weit gegangen werden, daß die vollen normalen Sätze der Donauschiffahrt, erhöht um den üblichen, dem natürlichen Vorsprung des Bahnweges Rechnung tragenden Zuschlag, auf die mitbewerbende Bahnroute übernommen werden. Für die österreichischen Staatsbahnen ergibt sich hieraus die Möglichkeit, auch dort, wo die Frachtsätze nach diesem Regime bestimmt werden, ihre Anteile mit wenigen Ausnahmen erheblich, ja zum Teil bis zum vollen Betrage des Lokaltarifes zu erhöhen. In allen übrigen Relationen tritt die normale Tarifbildung ein.

Der Wegfall der Bindungen im Transitverkehr hat aber selbstverständlich weder auf österreichischer noch auf ungarischer Seite die Bedeutung, daß von der wiedergewonnenen Tarifreiheit etwa zum Zwecke der Prohibition des Transitverkehres aus dem anderen Staatsgebiete Gebrauch gemacht oder rücksichtslos mit einer Erweiterung der bestehenden Transitbegünstigungen für ausländische Provenienzen vorgegangen werden solle; bei den Verhandlungen herrschte vielmehr volle Übereinstimmung, daß angesichts des gleichmäßigen Interesses, welches beide Teile an der ungehinderten Entwicklung des Exportes nach fremden Staaten besitzen, keiner der beiden Teile beabsichtigen könne, die Ausfuhrinteressen des anderen zu schädigen. Die beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen würden vielmehr in dem Falle, als

*) Siehe Seite 89.

sich erweisen sollte, daß in der Folge durch die Ermäßigung der für ein ausländisches Produkt auf einer ihrer Linien bestehenden Transitfrachtsätze die Exportfähigkeit des betreffenden Artikels ungünstig beeinflußt wurde, auf Grund einzuleitender Verhandlungen dafür sorgen, daß die diesen Export hindernden tarifarischen Schwierigkeiten innerhalb der durch die eigenen wirtschaftlichen Interessen gezogenen Grenzen beseitigt werden.

Das Übereinkommen zwischen den beiderseitigen Staatsbahnverwaltungen enthält auch die aus den bisherigen Vereinbarungen übernommene Bestimmung, daß die Staatsbahnen beider Staaten verpflichtet sind, für den über ihre Linien transitierenden Güterverkehr des anderen Staatsgebietes in jedem Falle der Aufstellung direkter Tarife zuzustimmen. Diese Verpflichtung ist für die österreichischen Staatsbahnen hinsichtlich des ungarischen Verkehres mit Deutschland — und um diesen handelt es sich in erster Linie — bereits nach dem Artikel 16 des deutschen Handelsvertrages gegeben, weil, wenn einmal das Bedürfnis nach Erstellung eines direkten Satzes feststeht, die österreichischen Staatsbahnen als Transitstrecken ihre Zustimmung zur Bildung dieses Satzes nicht verweigern können.

Zu bemerken ist schließlich, daß sich alle diese Bestimmungen ausschließlich auf den Verkehr nach dem Auslande beziehen, und daß daher der Binnenverkehr zwischen Österreich und Ungarn, abgesehen von der Verpflichtung zur paritätischen Behandlung der beiderseitigen Provenienzen, keinerlei Beschränkung unterworfen ist.

Die Bestimmungen des Artikels IX sind, wie im Motivenberichte des näheren dargetan wird, nach Form und Inhalt identisch mit den Bestimmungen des § 1 der Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 22. September 1899, R. G. Bl. Nr. 178. Sie enthalten im wesentlichen

die Vereinbarungen, die sich auf die Aufrechthaltung gewisser, den Eisenbahnverkehr in beiden Staatsgebieten betreffenden Vorschriften beziehen, deren einheitliche Handhabung im gemeinsamen Verkehrsinteresse beider Teile gelegen ist. Gleichartige Bestimmungen waren auch in den früheren Zoll- und Handelsbündnissen enthalten, und eine Änderung ist eigentlich nur insofern eingetreten, als die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851, die bis zum Jahre 1899 unter den obligat einheitlichen Vorschriften genannt war, aus den im Motivenbericht hiefür angegebenen Gründen nunmehr eliminiert erscheint.

Bei der Beratung im Ausschusse ist denn auch gegen die Bestimmungen dieses Artikels ein Einwand nicht erhoben, im Gegenteil anerkannt worden, daß die übereinstimmende Behandlung dieser Materie gewiß zweckmäßig und unanfechtbar sei. Bezüglich der von einer Seite ausgesprochenen Besorgnis, daß durch die zugesagte Übereinstimmung der Tarifbestimmungen und der Güterklassifikation die autonome Einführung von industrieförderlichen Tarifmaßnahmen zugunsten der eigenen Produktion gehindert werden könnte, ist zu konstatieren, daß sich die übrigens nur fakultativ ausgesprochene Einheitlichkeit der gemeinsamen Güterklassifikation nur auf die normalen Tarife bezieht, dagegen die Gewährung von Erleichterungen und Begünstigungen, in welcher Form ja die Maßnahmen zugunsten der eigenen Produktion beinahe ausschließlich auftreten, weder im Binnen- noch im Exportverkehr irgendwie beschränkt ist.

Artikel X enthält jene Bestimmungen, die sich auf die Anwendung der Eisenbahntarife im gegenseitigen Verkehre beziehen und solcherart das Gebiet der Eisenbahntarifpolitik unmittelbar betreffen. Kurz gefaßt geht die Festsetzung dieses Artikels dahin, daß jeder der beiden Staaten hinsichtlich der Bildung seiner Tarife vollkommen freie Hand behält und nur die Bestimmungen des Handelsvertrages mit dem Deutschen Reiche, denen zufolge die Frachtsätze, wie sie bestehen, den aus dem anderen Staate

stammenden Sendungen nicht versagt werden können, auch für den Binnenverkehr zwischen Österreich und Ungarn zu gelten haben. Außerdem ist in den neuen Artikel X nur noch die Vereinbarung über den Ausschluß geheimer Tarifbegünstigungen übernommen worden.

Alle anderen im § 2 der Septemberverordnung vom Jahre 1899, beziehungsweise des Artikels IX des Ausgleichsentwurfes vom Jahre 1903 enthaltenen eisenbahntarifarischen Bestimmungen, insbesondere über die Bindung der Transittarife in den Auslandsverkehren sind im neuen Vertrage gänzlich beseitigt und der dritte Absatz des Artikels X enthält nur den Hinweis auf ein zwischen den beiderseitigen Staatsbahnen bestehendes Übereinkommen, welches lediglich Vereinbarungen über die gemeinsame Berücksichtigung der Wasserfrachten in den von der Konkurrenz des Donauweges berührten Relationen zum Gegenstande hat. Seite 89.

Bei der Beratung im Ausschusse wurde vor allem die außerordentliche Verbesserung anerkannt, die die neuen Vereinbarungen gegenüber dem bisherigen Zustande herbeiführen, und insbesondere mit ungeteilter Befriedigung konstatiert, daß mit den viel angefochtenen Tarifbindungen nunmehr gründlich aufgeräumt worden sei.

Der vorliegende Bericht wird sich denn auch mit diesen Tarifbindungen nur mehr retrospektiv zu befassen haben. Es wird genügen die Tatsache zu konstatieren, daß, während nach den bisherigen Vereinbarungen die österreichischen Staatsbahnen gezwungen waren, so ziemlich alle ungarischen Transporte im Transitverkehre nach dem Westen zu weitgehend ermäßigten Frachtsätzen zu befördern, künftig Ermäßigungen eigentlich nur für eine Route, auf dieser nur für wenige Artikel und überhaupt nur in solchem Umfange vorgesehen sind, als die durch die geographische Lage gegebene Konkurrenz der Donauroute dies vor-

schreibt. Die Regierung hat übrigens speziell zu diesem Punkte im Ausschusse auch alle Durchführungsbestimmungen und Anteilsermittlungen zur Verfügung gestellt, so daß sich der Ausschuß ein erschöpfendes Bild über die durch die neuen Vereinbarungen auf den beiderseitigen Staatsbahnen eintretenden Verhältnisse machen konnte.

Seite 142 bis 145.

Speziell die diesem Berichte in den Beilagen 2 und 3 angehefteten Nachweisungen über die künftigen Anteile der österreichischen und der ungarischen Staatsbahnen im gegenseitigen Transitverkehre gestatten einen instruktiven Vergleich gegenüber dem bisherigen Zustande. Im Ausschusse wurde in dieser Richtung anerkannt, daß man sich bei den neuen Vereinbarungen dem richtigen Gedanken genähert habe, die künftigen Tarife lediglich auf die gegebenen natürlichen Verkehrsverhältnisse, das ist vor allem auf die Donaukonkurrenz aufzubauen. In seinen näheren Ausführungen hierüber hat der Herr Eisenbahnminister auch darauf hingewiesen, daß man österreichischerseits es mit gutem Grunde abgelehnt habe, die Bestimmungen dieses Übereinkommens in den Vertrag selbst aufzunehmen, da es sich hier nur um die Regelung von Verhältnissen handelt, die die Eisenbahnverwaltungen allein auszumachen hätten, und es sei denn auch nichts anderes vereinbart worden als das, was zwei Eisenbahnverwaltungen, welche das eigene wirtschaftliche Interesse zu vertreten haben, vernünftigerweise vereinbaren können und sollen. Bei der ziffermäßigen Feststellung der Konkurrenzfrachtsätze sei man übrigens mit großer Vorsicht vorgegangen, und das Bestreben auf österreichischer Seite sei naturgemäß dahingegangen, jede überflüssige Herabdrückung der Frachtsätze auf den österreichischen Staatsbahnen zu vermeiden. In dieser Beziehung sei es von Wichtigkeit, daß für die Festsetzung der Konkurrenzfrachtsätze die vollen normalen Tarife, wie sie einheitlich bei allen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaften bestehen, noch dazu erhöht um Zuschläge von 15 bis 20 Prozent zugrunde gelegt wurden.

Im Zusammenhange hiemit hat der Ausschuß sich auch mit der finanziellen Bedeutung des Donauübereinkommens beschäftigt. Denn wenn die im Übereinkommen vorgesehenen Ermäßigungen auch nach dem Gesagten nur den Zweck haben, den Staatsbahnen gegenüber der Donaukonkurrenz ihren legitimen Anteil im Transitverkehre nach Bayern und darüber hinaus zu sichern, ist es selbstverständlich doch von Interesse, den Vergleich zwischen der gegenwärtigen und der künftigen Tariflage auch nach der Seite des finanziellen Effektes hin zu ziehen.

In dieser Beziehung geben zunächst die oben erwähnten tabellarischen Übersichten der künftigen Transitanteile der österreichischen und der ungarischen Staatsbahnen entsprechenden Aufschluß. Speziell die Transitanteile der österreichischen Staatsbahnen im ungarischen Verkehr nach dem Westen weisen gegenüber den bis 31. Dezember 1907 noch gebundenen Sätzen beinahe durchwegs ganz erhebliche Aufbesserungen bis zur vollen Höhe der normalen Tarifsätze auf, das heißt die österreichischen Staatsbahnen werden selbst in den von der Donau konkurrenzierten Relationen über Passau und Simbach künftig in der Lage sein, dem ungarischen Transitverkehre wesentlich höhere Streckensätze vorzulegen als bisher. Da im Verkehre nach allen anderen Grenzstationen die Verpflichtung der österreichischen Staatsbahnen zur Gewährung von Ermäßigungen überhaupt wegfällt, kommen für die finanzielle Beurteilung der Vereinbarung also nur die gedachten neuen Anteile über Passau und Simbach in Betracht. Nach dem Durchschnittsverkehre der letzten drei Jahre gerechnet, stellt sich nun die Differenz der Einnahmen bei Berücksichtigung der ermäßigten Anteile des neuen Donauübereinkommens gegenüber jenen bei voller normaler Tarifbildung für die österreichischen Staatsbahnen auf rund 100.000 K pro Jahr, während diese Differenz nach den gegenwärtig geltenden Bestimmungen der Septemberreform 1899 bei den Ausschußberatungen im Jahre 1903 noch mit rund 300.000 K geschätzt werden mußte. Es zeigt

sich also eine Reduzierung der Tarifnachlässe der österreichischen Staatsbahnen um rund 200.000 K auf ein Drittel des bisherigen Standes.

Es ist interessant, hiemit die Ziffern zu vergleichen, die auf ungarischer Seite in dieser Richtung vorgebracht worden sind. In einem augenscheinlich inspirierten Artikel des „Budapest" vom 2. November d. J. wird der Nachteil, der dem ungarischen Warenverkehre aus den neuen Tarifvereinbarungen erwächst, in Geld ausgedrückt, mit 150.000 bis 200.000 K veranschlagt, eine Schätzung, die mit den von der Staatsbahnverwaltung ermittelten Ziffern ganz im Einklang steht.

Bei den Beratungen im Ausschuß ist aber auch die Frage erwogen worden, ob nicht die in den österreichischen Anteilen eintretenden Erhöhungen etwa geeignet wären, den ungarischen Transit nach Bayern ꝛc. derart zu erschweren, daß mit einem vermehrten Drucke der ungarischen Ausfuhr nach Österreich selbst gerechnet werden müßte. Diese Frage wurde übereinstimmend verneint, und zwar insbesondere auch in der Erwägung, daß die Streckensätze des neuen Donauübereinkommens ja nur die obere Grenze bilden und die österreichischen Staatsbahnen immer berechtigt wären, diese Sätze, falls die eigenen ökonomischen Rücksichten dies gebieten sollten, nach ihrem Ermessen noch weiter herabzusetzen. Der Umstand, daß anscheinend im Gegensatze zu dieser Darstellung im ungarischen Motivenberichte und auch in verschiedenen Reden der Herren ungarischen Minister hervorgehoben wird, daß die Frachtsätze für den ungarischen Export aller irgend eine Wichtigkeit besitzenden Waren unverändert bleiben werden, findet seine Aufklärung offenbar darin, daß die ungarischen Staatsbahnen die Absicht haben, die Erhöhungen in den österreichischen Anteilen durch entsprechende Ermäßigungen in ihren Anteilen möglichst auszugleichen. Daß die ungarische Regierung dieses Opfer mit 150.000 bis 200.000 K

jährlich beziffert, haben wir oben aus dem Artikel des „Budapest“ erfahren.

Für die österreichischen Interessen kann es, wie gesagt, ganz gleichgültig, ja unter Umständen sogar willkommen sein, wenn Ungarn die Ausfuhr seiner Artikel nach dem Zollauslande erleichtert. Die österreichischen Staatsbahnen jedoch haben hiefür keine Opfer zu bringen, und darin besteht eben der Haupterfolg der neuen Vereinbarungen, daß diese Opfer nunmehr endgültig beseitigt sind.

Der Ausschuß hat sich auch mit der Frage beschäftigt, ob nicht etwa infolge der neuen Vereinbarungen für den Verkehr Österreichs über die ungarischen Staatsbahnen nach dem Osten empfindliche Erhöhungen zu befürchten seien. Demgegenüber ist von den Regierungsvertretern an der Hand der bereits als Beilage 3 angeführten Tabelle nachgewiesen worden, daß an und für sich der Spielraum, welcher den ungarischen Staatsbahnen nach dem neuen Übereinkommen für Erhöhungen gegeben ist, zumeist nur wenige Heller beträgt und keinesfalls so weit geht, daß hieraus eine empfindliche Erschwernis unseres Transits zu besorgen ist. Überdies steht dem österreichischen Export nach dem Balkan neben der Donauroute, die nach Bedarf mit erheblich niedrigeren Sätzen zu arbeiten imstande ist, auch der Weg über Itzkany sowie insbesondere jener über Triest offen, und speziell der kombinierte Bahn- und Schiffahrtsverkehr im Levanteverkehre spielt heute schon in den wichtigsten Absatzgebieten des Balkans eine so entscheidende Rolle, daß mit einer Erhöhung der Transitsätze auf den ungarischen Staatsbahnen kaum ernstlich zu rechnen ist.

Was den im Absatz 1 des Artikels X rezipierten Grundsatz der paritätischen Behandlung der beiderseitigen Provenienzen in den Eisenbahntarifen anbelangt, so wurde übereinstimmend anerkannt, daß die Übernahme dieses übrigens nicht nur im Handelsvertrage mit Deutschland, sondern gegenwärtig auch in jenem mit

Italien und Rußland festgelegten Prinzipes auch für den gegenseitigen Verkehr im Zollgebiet gerechtfertigt sei. Den Versuchen, diese Bestimmung auf ungarischer Seite in einer nicht ganz einwandfreien Weise zugunsten des eigenen Verkehres zu handhaben, ist unsere Regierung mit Erfolg entgegengetreten.

Großes Interesse bekundete der Ausschuß schließlich auch in der Frage, wie die Regierung von der freien Hand, die sie durch die neuen Vereinbarungen nunmehr auch bezüglich des Transitverkehres gewonnen habe, Gebrauch machen wolle. Der Herr Eisenbahnminister gab die Zusicherung, daß er gesonnen sei, eine unseren wirtschaftlichen und finanziellen Interessen entsprechende Verkehrspolitik zu führen und vor allem auch geordnete Verhältnisse in den Transitverkehren herbeizuführen, in welchen die österreichischen Staatsbahnen bisher gezwungen waren, für Sendungen aus Ungarn unter Umständen weitergehende Frachtnachlässe als für die eigenen zuzugestehen. In diesem Sinne hat der Herr Eisenbahnminister die Erklärung abgegeben, daß dort, wo die österreichischen Staatsbahnen nach dem neuen Tarifübereinkommen noch ermäßigte Anteile ab Wien für die ungarische Durchfuhr einräumen, die gleichen Anteile selbstverständlich auch für den gleichartigen österreichischen Verkehr gelten werden und weiters im Verkehr aus Galizien und der Bukowina dafür Sorge getragen werden solle, daß die für den Durchzug des fremden Produktes bestehenden ermäßigten Streckensätze auch für die vorgelegenen galizischen und Bukowinaer Stationen zur Verfügung stehen, wodurch der Eisenbahnminister einem langgehegten Wunsche der dortigen Interessenten entgegenkommt.

Hinsichtlich der Artikel IX und X kann sonach als Ergebnis der Ausschußberatung registriert werden, daß der günstige Eindruck, den die Lösung der schwierigen eisenbahntarifarischen Fragen im Ausgleichskomplexe von vornherein erweckt hat, durch die erschöpfenden und eingehenden

Darlegungen der Regierung im Ausschusse noch verstärkt worden ist. Dieser Punkt bildet nach übereinstimmender Auffassung der großen Mehrheit der Ausschußmitglieder eine Lichtseite der neuen Vereinbarungen und die bezeichneten Artikel können daher rückhaltlos zur Annahme empfohlen werden.

Außerdem enthalten auch noch die mit der ungarischen Regierung getroffenen Vereinbarungen Bestimmungen bezüglich der Bahnverbindung mit Dalmatien und der Ausgestaltung der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, welche zum Teile auch eisenbahntarifarischer Natur sind. Hinsichtlich der Bahnverbindung mit Dalmatien wurde in eisenbahntarifarischer Beziehung — abgesehen von den Bestimmungen über die paritätische Behandlung österreichischer und ungarischer Provenienzen — namentlich festgesetzt, daß zwischen den beiderseitigen Staatseisenbahnverwaltungen und der Südbahngesellschaft Verhandlungen zu dem Zwecke einzuleiten sind, um eine den Konkurrenzverhältnissen der beteiligten Bahnrouten entsprechende Regelung des künftigen Bahnverkehres mit Dalmatien zu sichern.

Was die eisenbahntarifarischen Abmachungen in dem Übereinkommen bezüglich der Ausgestaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn anbelangt, so hat sich die österreichische Regierung bereit erklärt, zur Bewältigung des sich zwischen Teschen und Oderberg abwickelnden Verkehres vom Zeitpunkte der Fertigstellung des zweiten Geleises Teschen—Jablunkau eine Hilfsroute, und zwar dermalen die Strecke Dziedzitz—Bielitz—Teschen in der Weise in den Dienst zu stellen, daß ihr eine gewisse Quote des Verkehres zwischen Oberschlesien und Ungarn zugewiesen wird, wobei die Bestimmung getroffen wurde, daß bezüglich der Anteilsausscheidung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen besondere Vereinbarungen zu treffen sind.

Anteile der k. k. österreichischen Staatsbahnen in der der

in Pfennigen pro

Ab Hütteldorf-Hacking transit nach	Bisher gebunden	Künftig variierend von	Künftig variierend bis	Normal	Bisher gebunden	Künftig variierend von	Künftig variierend bis	Normal
	1. Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte, Malz, Ölsaaten, Ölkuchen, Mais				2. Eier			
Passau . . { 5 t .	.	.	.	.	118	118	145	145
Passau . . { 10 t .	[1] 96	[1] 92	114	114	92	105	137	137
Simbach . { 5 t .	.	.	.	.	121	126	150	150
Simbach . { 10 t .	[2] 96	[2] 99	117	117	95	113	140	140
	6. Pflaumen, gedörrte, Pflaumenmus				7. Mineralwasser			
Passau . . { 5 t	.	.	.	.	.	.	.	.
Passau . . { 0 t .	125	125	131	152	130	130	130	152
Simbach . { 5 t .	.	.	.	.	.	.	.	
Simbach . { 10 t .	129	134	140	156	134	139	139	156

[1]) Für Mais 84. [2]) Für Mais 87.

Donaukonkurrenz ausgesetzten Relation nach $\frac{\text{Passau}}{\text{Simbach}}$

100 Kilogramm.

Bisher gebunden	Künftig variierend von	Künftig variierend bis	Normal	Bisher gebunden	Künftig variierend von	Künftig variierend bis	Normal	Bisher gebunden	Künftig variierend von	Künftig variierend bis	Normal
3. **Wein** in Fässern und Zisternenwagen				4. **Felle** (Häute)				5. **Obst**, frisches und getrocknetes, verpackt			
130	130	133	145	115	129	141	162	.	.	.	.
81	111	127	137	119	130	141	152	136	136	152	152
134	138	141	150	122	138	150	167	.	.	.	.
83	119	135	140	122	139	150	156	141	145	156	156
8. **Samen, Sämereien** (Position 8—9b)				9. **Totes Geflügel**				10. **Fleisch**, geräuchert, gesalzen und gepökelt			
131	131	141	145	118	156	161	162	179	230	230	230
131	131	137	137	92	148	150	152	142	215	215	215
135	139	149	150	121	165	167	167	185	240	240	240
135	139	140	140	95	155	156	156	147	225	225	225

Streckensätze bis Orsova Landesgrenze in Centimes pro

Von Wien St. E. G. transit bis	bisher	künftig	normal	bisher	künftig	normal	bisher	künftig	normal
	1. Zucker			2. Glaswaren					
	10 t			5 t			10 t		
Orsova Landesgrenze	324	327	369	370	370	374	244	250	250
Zimony Mitte Savebrücke . .	243	246	315	310	310	325	215	220	220
	5. Eisen der Klasse A						6. Bier		
	5 t			10 t			10 t		
Orsova Landesgrenze	372	372	376	264	264	336	370	370	374
Zimony Mitte Savebrücke . .	273	273	325	200	500	315	296	296	322

und Zimony Mitte Savebrücke
100 Kilogramm.

bis-her	künf-tig	nor-mal	bis-her	künf-tig	nor-mal	bisher	künftig	normal	bis-her	künf-tig	normal
3. Papier						4. Eisen der Klasse B					
5 t			10 t			5 t			10 t		
370	370	374	246	250	250	372	372	376	223	245	245
310	310	325	220	225	225	273	273	325	169	192	214
7. Porzellan						8. Tonwaren der Klasse B			9. Mineral-wasser		
5 t			10 t			10 t			10 t		
608	608	666	487	487	657	246	250	250	326	333	372
457	457	535	369	369	532	215	220	220	277	277	321

III. Staatsverträge.

Deutschland.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 21. Mai 1872, R. G. Bl. Nr. 116,

betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Reichenberg nach Görlitz.

(Abgeschlossen zu Berlin am 21. Mai 1872, von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 18. Juni 1872, die Ratifikationen ausgewechselt zu Wien am 22. Juni 1872.)

Artikel X.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiet die betreffende Eisenbahn ihren Sitz hat, jedoch soll die Feststellung der Tarifsätze für Bahnstrecken, welche in den beiderseitigen Gebieten gelegen sind und von einer und derselben Verwaltung im Betriebe geleitet werden, nach gleichen Grundsätzen erfolgen.

Beide hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich ferner dahin zu wirken und darauf zu halten:

1. daß die auf dem Gebiete gelegene Strecke der Görlitz-Reichenberger Eisenbahn mit einer für den Verkehr genügenden Anzahl von Betriebsmitteln, welche den in Artikel III vereinbarten Voraussetzungen entsprechen, ausgerüstet werde;

2. daß von den betriebführenden Verwaltungen zwischen Görlitz und Reichenberg in jeder Richtung und möglichst im Anschlusse an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken für die Personenbeförderung mindestens drei Züge täglich in beiden Richtungen und für den Güterverkehr soviel Züge, als zur Bewältigung derselben erforderlich sind, eingerichtet werden;

3. daß die Beförderung von Personen und Gütern auf der Görlitz-Reichenberger Bahn zu möglichst mäßigen Tarifsätzen, die

Beförderung von Kohlen, Koks, Steinen, Erzen, Roheisen, Dungsalz und sonstigen Düngungsmitteln in ganzen Wagenladungen und auf größere Entfernungen tunlichst zu dem Satze von einem Pfennige oder fünf Zwölftel Kreuzer pro Zentner und Meile nebst einem Expeditionszuschlage von höchstens zwei Thalern preußisch oder drei Gulden österreichisch für je 100 Zentner stattfindet;

4. daß der Einführung direkter Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, sobald dieselben im Interesse des Verkehrs von der einen oder andern der beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet werden, seitens der betriebführenden Verwaltungen der Görlitz-Reichenberger Bahn, soweit dieselbe bewilligt ist, nicht widersprochen wird.

Artikel XI.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern beider Reiche gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Reiches in das Gebiet des andern Reiches übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem betreffenden Reiche abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 21. Mai 1872, R. G. Bl. Nr. 118,

betreffend die Herstellung der Eisenbahnverbindungen von Jägerndorf, Leobschütz und Olbersdorf nach Neisse.

(Abgeschlossen zu Berlin am 21. Mai 1872, von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 18. Juni 1872, die Ratifikationen ausgewechselt zu Wien am 22. Juni 1872.)

Artikel XIII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiet die betreffende Eisenbahn ihren Sitz hat.

Die Tarifsätze für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden, von einer und derselben Betriebsverwaltung geleiteten Bahnstrecken sollen nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden.

Beide hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich ferner dahin zu wirken und darauf zu halten:

1. daß die auf ihrem Gebiete gelegene Strecke mit einer für den Verkehr genügenden Anzahl von Betriebsmitteln, welche den in Artikel III vereinbarten Voraussetzungen entsprechen, ausgerüstet werde;

2. daß auf jeder der beiden in Frage stehenden Eisenbahnen in jeder Richtung mindestens zwei durchgehende, Personen befördernde, eine möglichst bequeme Reiseverbindung mit den Anschlußbahnen gewährende Züge eingerichtet, sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend reguliert werden;

3. daß die Beförderung von Personen und Gütern auf den genannten Bahnen zu möglichst mäßigen Tarifsätzen, die Beförderung von Kohlen, Koks, Steinen, Erzen, Roheisen, Dungsalz und sonstigen Düngungsmitteln in ganzen Wagenladungen und auf größere Entfernungen tunlichst zu dem Satze von einem Pfennig oder fünf Zwölftel Kreuzer pro Zentner und Meile nebst einem Expeditionszuschlage von höchstens zwei Thalern preußisch oder drei Gulden österreichisch für je 100 Zentner stattfindet;

4. daß der Einführung direkter Expeditionen im Personen- und Güterverkehre, sobald dieselben im Interesse des Verkehrs von der einen oder anderen der beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet werden, seitens der betriebführenden Verwaltungen, soweit dieselbe beteiligt sind, nicht widersprochen wird.

Artikel XIV.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern beider Reiche gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Reiches in das Gebiet des andern Reiches übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem betreffenden Reiche abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 2. März 1877, R. G. Bl. Nr. 22,

betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Chotzen über Halbstadt und Friedland nach Altwasser.

(Abgeschlossen zu Wien am 2. März 1877; von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 18. März 1877; die Ratifikationen ausgewechselt zu Wien am 31. März 1877.)

Artikel X.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiet die betreffende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat. Jedoch soll die Feststellung der Tarifsätze für Bahnstrecken, welche in den beiderseitigen Gebieten gelegen sind und von einer und derselben Verwaltung im Betriebe geleitet werden, nach gleichen Grundsätzen erfolgen.

Beide vertragschließenden Teile verpflichten sich ferner, dahin zu wirken:

1. daß die auf ihrem Gebiete gelegene Strecke der von Chotzen nach Altwasser führenden Eisenbahn mit einer für den Verkehr genügenden Anzahl von Betriebsmitteln, welche den im Artikel III vereinbarten Voraussetzungen entsprechen, ausgerüstet werde;

2. daß von den betriebführenden Verwaltungen der zwischen Chotzen nach Altwasser führenden Eisenbahn zu möglichst mäßigen Tarifsätzen, die Beförderung von Kohlen, Koks, Steinen, Erzen, Roheisen, Dungsalz und sonstigen Düngungsmitteln in ganzen Wagenladungen und auf größere Entfernungen tunlichst zu dem Satze von fünf Sechstel Markpfennig deutscher Währung oder dem entsprechenden Satze in österreichischer Währung Silber für je 50 Kilogramm und 7·5 Kilometer nebst einem Expeditionszuschlag von höchstens 6 Reichsmark deutscher Währung oder dem entsprechenden Satze in österreichischer Währung Silber für je 5000 Kilogramm stattfindet;

4. daß der Einführung direkter Expeditionen im Personen- und Güterverkehr, sobald dieselben im Interesse des Verkehres von beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet werden,

seitens der betriebführenden Verwaltungen der Chotzen—Altwasser-Bahn, soweit dieselbe beteiligt ist, nicht widersprochen wird.

Artikel XI.

Es soll bei Beförderung auf der Altwasser—Chotzener Eisenbahn sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern beider Reiche gemacht werden, namentlich sollen die aus dem Gebiete des anderen Reiches übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem betreffenden Reiche abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Schlußprotokoll.

Von seiten der königlich preußischen Regierung wird anerkannt, daß die Bestimmungen:

1. im Artikel X, Nr. 2, hinsichtlich der Beförderung von Kohlen, Koks, Steinen, Erzen, Roheisen, Dungsalz und sonstigen Düngungsmitteln in ganzen Wagenladungen und auf größere Entfernungen;
2. im Artikel XI hinsichtlich der gleichmäßigen Behandlung der aus den beiderseitigen Gebietsteilen originierenden Transporte auf der Bahnstrecke Altwasser—Chotzen;

seitens der k. k. österreichischen Regierung nur insoweit zur Ausführung gebracht werden können, als die der k. k. priv. österreichischen Staatseisenbahngesellschaft bisher konzessionsmäßig gewährleisteten Befugnisse nicht entgegenstehen.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 14. März 1885, R. G. Bl. Nr. 95,

betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-preußischen Landesgrenze von Mittelsteine nach Ottendorf (Braunau), von Hannsdorf über Lindewiese nach Ziegenhals, von Lindewiese über Barzdorf (Heinersdorf) nach Ottmachau und von Ratibor nach Troppau.

Artikel XIV.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiete die betriebführende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Jedoch soll die Feststellung der Tarifsätze für diejenigen Strecken der neu anzulegenden Eisenbahnen, welche zwischen den beiderseits zunächst der Grenze befindlichen Stationen gelegen sind und von einer und derselben Verwaltung betrieben werden, nach gleichen Grundsätzen erfolgen.

Artikel XV.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen, insbesondere also die Bestimmungen der Artikel 15 bis einschließlich 18 des Handelsvertrages vom 23. Mai 1881, insolange derselbe Gültigkeit hat, finden auch auf die durch den gegenwärtigen Vertrag gesicherten Eisenbahnanschlüsse Anwendung.

Beide hohen vertragschließenden Teile werden namentlich dafür Sorge tragen:

1. daß auf jeder der in Frage stehenden Eisenbahnen möglichst im Anschluß an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken für die Personenbeförderung mindestens zwei Züge täglich in beiden Richtungen und für den Güterverkehr so viele Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geordnet werden;

2. daß der Einführung direkter Expeditionen im Personen- und Güterverkehr zwischen jeder der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen und den angrenzenden beiderseitigen Bahnstrecken, falls dieselbe im Interesse des Verkehrs von beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet wird, seitens der betriebführenden Verwaltungen jener Eisenbahnen, soweit dieselben beteiligt sind, nicht widersprochen werde.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 5. November 1898, R. G. Bl. Nr. 121 ex 99,

betreffend die Herstellung der Eisenbahnverbindung von Tannwald nach Petersdorf.

Artikel XIII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiet die betriebführende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Artikel XIV.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehres zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn jeweilich bestehenden Vertragsbestimmungen, insbesondere also die Bestimmungen der Artikel 15—18 des Handelsvertrages vom 6. Dezember 1891, insolange derselbe Giltigkeit hat, finden auch auf den durch den gegenwärtigen Vertrag gesicherten Eisenbahnanschluß Anwendung.

Beide hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, dahin zu wirken,

1. daß auf der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahn möglichst im Anschlusse an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken mindestens zwei für die Personenbeförderung geeignete Züge täglich in beiden Richtungen und für den Güterverkehr so viel Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind, sowie das die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geregelt werden;

2. daß der Einführung direkter Abfertigung im Personen- und Güterverkehre zwischen den in Frage stehenden und den angrenzenden Bahnstrecken, falls dieselbe im Interesse des Verkehrs von beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet wird, seitens der betriebführenden Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen nicht widersprochen werde.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 20. November 1902, R. G. Bl. Nr. 166 ex 1903,

wegen Herstellung der Eisenbahnverbindung von Friedeberg a. N. nach Heinersdorf.

Artikel XIII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiete die betriebführende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Artikel XIV.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und Österreich-Ungarn

jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen finden auch auf den durch gegenwärtigen Vertrag gesicherten Eisenbahnanschluß Anwendung.

Beide hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, dahin zu wirken:

1. daß auf der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahn möglichst im Anschluß an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken mindestens zwei für die Personenbeförderung geeignete Züge täglich in beiden Richtungen und für den Güterverkehr so viel Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geregelt werden;

2. daß der Einführung direkter Abfertigungen im Personen- und Güterverkehr zwischen der in Frage stehenden Eisenbahn und den angrenzenden Bahnstrecken, falls dieselbe im Interesse des Verkehrs von beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet wird, seitens der betriebführenden Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen nicht widersprochen wird;

3. daß die in Rede stehende Eisenbahn zur Aufnahme in die Liste der dem internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen angemeldet werde.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 9. Jänner 1904, R. G. Bl. Nr. 126,

wegen Herstellung der Eisenbahnverbindung von Troppau nach Bauerwitz.

Artikel XII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiete die betriebführende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Artikel XIII.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und der österreichisch-ungarischen Monarchie jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen

finden auch auf den durch den gegenwärtigen Vertrag gesicherten Eisenbahnanschluß Anwendung.

Beide hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, dahin zu wirken:

1. daß auf der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahn möglichst im Anschluß an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken für den Personen- und den Güterverkehr so viel Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geregelt werden;

2. daß der Einführung direkter Abfertigungen im Personen- und Güterverkehr zwischen der in Frage stehenden und den angrenzenden Bahnstrecken, falls dieselbe im Interesse des Verkehrs von beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet wird, seitens der betriebführenden Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen nicht widersprochen werde;

3. daß die in Rede stehenden Eisenbahnen zur Aufnahme in die Liste der dem internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen angemeldet werden.

Preußen.

Eisenbahnvertrag zwischen Österreich und Preußen vom 23. Februar 1861, R. G. Bl. Nr. 50,

über den Anschluß der Myslowitz-Beruner und der Nikolai-Plesser Eisenbahn an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

(Geschlossen zu Berlin am 23. Februar 1861. Die beiderseitigen Ratifizierungen wurden ebendaselbst am 25. März 1861 ausgewechselt.)

Artikel 13.

Die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife soll mit Beachtung der für die auf österreichischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken gegebenen Konzessionsbestimmungen derjenigen Regierung vorbehalten bleiben, in deren Gebiete die betreffende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Die Tarifsätze für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden Bahnstrecken sollen nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden.

Artikel 14.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern beider Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in bezug auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Anlage A.

Bestimmungen der Konzessionierung der Eisenbahnstrecke von Berun nach Oświęcim, insoweit dieselbe auf österreichisches Gebiet fällt.

h) in Ansehung des für die fragliche Bahnstrecke eintretenden Tarifs dürfen keine höheren Tarifgebühren und überhaupt keine ungünstigeren Bedingungen festgesetzt werden, als auf den sonstigen Strecken der oberschlesischen Bahn.

Staatsvertrag zwischen Österreich und Preußen vom 5. August 1867, R. G. Bl. Nr. 128,

wegen Herstellung der Eisenbahnverbindungen Landshut—Schwadowitz und Wildenschwert—Glatz.

(Abgeschlossen zu Berlin am 5. August 1867, von Seiner k. k. Apostolischen Majestät ratifiziert am 16. September 1867, die Auswechslung der Ratifizierungen hat zu Berlin am 4. Oktober 1867 stattgefunden.)

Artikel XIII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiete die betreffende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Die Tarifsätze für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden, von ein und derselben Betriebsverwaltung geleiteten Bahnstrecken sollen nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden.

Es wird ferner darauf Bedacht genommen werden, daß auf jeder der beiden in Frage stehenden Eisenbahnen in jeder Richtung mindestens zwei durchgehende, Personen befördernde, eine möglichst bequeme Reiseverbindung mit den Anschlußbahnen gewährende Züge eingerichtet, sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend reguliert werden, zu welchem Zwecke sich die kontrahierenden hohen Regierungen bei Erteilung der Konzessionen die erforderliche Einwirkung auf die Betriebsverwaltung sichern werden.

Artikel XIV.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern beider Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des andern Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Sachsen.

Übereinkunft zwischen der kaiserlich österreichischen und der königlich sächsischen Regierung vom 31. Dezember 1850, R. G. Bl. Nr. 80 ex 51,

über den Betriebsanschluß der beiderseitigen Eisenbahnen in Bodenbach untereinander.

Artikel 46.

Zwischen sämtlichen Stationen der kaiserlich-königlichen österreichischen nördlichen Staatseisenbahn und der unmittelbar anschließenden königlich sächsischen Staatseisenbahn findet ein direkter Güterverkehr statt.

Dagegen bleibt die Bestimmung derjenigen Eisenbahnlinien, nach welchen weiterhin ebenfalls eine gegenseitige direkte Güter-

beförderung eingerichtet werden soll, vorbehalten und es sollen die diesfälligen Stationen bekannt gemacht werden.

Artikel 48.

Alle Tarifierungen für die Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Pferde-, Vieh- und Güterbeförderung werden, soweit es sich nicht um einen bloßen Lokalverkehr handelt, unter gegenseitiger Vernehmung erfolgen.

Obwohl eine völlige Gleichstellung der beiderseitigen Tarifsätze von keinem Teile verlangt werden kann, so soll doch auf eine möglichst gegenseitige Annäherung Bedacht genommen werden.

Alle Tarife für den durchgehenden Verkehr der kaiserlich-königlichen österreichischen nördlichen Staatseisenbahnen einerseits und der anschließenden königlich sächsischen Staatseisenbahnen andrerseits sind in den Währungen sowohl des kaiserlich-königlichen österreichischen als des zollvereinsländischen Münzfußes aufzustellen und beiderseits zu veröffentlichen.

Bei Reduzierung der Transportsätze der einen Verwaltung auf die der anderen hat eine Abrundung dergestalt zu erfolgen, daß kaiserlich-königlich österreichischerseits statt jedes Briefteilkreuzers ein voller Kreuzer, königlich sächsischerseits aber statt jedes Bruchteiles eines Neugroschens unter ein halb, ein halber Neugroschen, von einem halben und mehr ein ganzer Neugroschen berechnet wird.

Die durch diese Abrundung gewonnenen Tarifsätze sind auch bei den gegenseitigen Betriebsabrechnungen beizubehalten.

Staatsvertrag zwischen Österreich und Sachsen vom 30. November 1864, R. G. Bl. Nr. 2 ex 65,

über den Anschluß der Voitersreuth-Egerer Eisenbahn an die böhmischen Eisenbahnlinien.

(Abgeschlossen zu Wien am 30. November 1864; von Seiner k. k. Apostolischen Majestät ratifiziert am 18. Dezember 1864; die beiderseitige Ratifizierungsauswechslung erfolgte zu Wien am 30. Dezember 1864.)

Artikel 20.

Die Festsetzung der Tarife und der Fahrordnung für die im Artikel 1 erwähnte Eisenbahn bleibt der königlich sächsischen Regie-

rung vorbehalten, welche jedoch hierbei die Interessen des Verkehres gehörig berücksichtigen wird.

Die Tarife und Transportbestimmungen sollen für die in den beiderseitigen Gebieten zu erbauende Eisenbahnstrecke nach vollkommen gleichen Grundsätzen festgestellt werden und dürfen für das Publikum keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung kommen als auf den im Königreiche Sachsen befindlichen Staatsbahnen.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Sachsen vom 29. September 1869, R. G. Bl. Nr. 61 ex 71,

über die Eisenbahnanschlüsse an der böhmisch-sächsischen Grenze bei Weipert, Georgswalde und Warnsdorf.

(Abgeschlossen zu Dresden am 29. September 1869; von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 2. Mai 1871; die Ratifikationen ausgewechselt zu Dresden am 13. Mai 1871.)

Artikel XVI.

Die königlich sächsische Regierung verpflichtet sich, den Anschlußverkehr der beiderseitigen Eisenbahnlinien über Warnsdorf und Rumburg tunlichst zu begünstigen und insbesondere einerseits die sächsischen Eisenbahnlinien in den direkten Frachtenverkehr mit der böhmischen Nordbahn eintreten zu lassen, andrerseits derselben einen gleichen direkten Frachtenverkehr mit den anderen Anschlußbahnen zu gestatten.

Von seiten der böhmischen Nordbahngesellschaft und der übrigen Bahnen, soweit sie hierbei in Frage kommen, wird den sächsischen Bahnen gegenüber ganz dasselbe Verfahren eingehalten werden.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Sachsen vom 5. Mai 1884, R. G. Bl. Nr. 112,

betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-sächsischen Landesgrenze (bei Graslitz, Moldau (Mulde), Reitzenhain und Johann-Georgenstadt).

(Abgeschlossen zu Dresden am 5. Mai 1884; von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 9. Juni 1884; die Ratifikationen ausgetauscht zu Dresden am 14. Juni 1884.)

Artikel XIX.

Die beiden hohen vertragschließenden Regierungen verpflichten sich, dahin zu wirken und darauf zu halten, daß über die den Gegenstand des gegenwärtigen Vertrages bildenden Eisenbahnlinien in jedem Falle, in welchem eine oder die andere der anschließenden Bahnverwaltungen dies im Interesse des öffentlichen Verkehres für geboten erachtet, Gütertarife mit direkten Frachtsätzen wenigstens für die in den bezüglichen Relationen vorkommenden Hauptverfrachtungsartikeln erstellt werden.

Die Verwaltung der königlich sächsischen Staatseisenbahnen wird, ein gleichartiges Vorgehen von seiten der an dem betreffenden Tarife beteiligten österreichischen Bahnen vorausgesetzt, in diesen Fällen, dann, wenn die Auf- oder Abgabsstation an ihren Linien gelegen ist, höchstens die Hälfte der in den direkten Verkehren zwischen Österreich-Ungarn und Sachsen üblichen Expeditionsgebühr in Aufrechnung bringen und sich dann, wenn ihre Linien nur transitiert werden, die gleiche Gegenseitigkeit vorausgesetzt, mit der Einrechnung noch weiter ermäßigter Gebühren begnügen.

Ebenso wird die Verwaltung der königlich sächsischen Staatseisenbahn, die Gegenseitigkeit der beteiligten österreichischen Bahnen vorausgesetzt, bei Erstellung direkter Gütertarife über Moldau in jenen Relationen, in welchen die Moldauer Route nach den in den direkten Eisenbahnverkehren zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche üblichen Grundsätzen als konkurrenzberechtigt anzusehen ist, keine höheren Einheitssätze einrechnen, als rücksichtlich der gleichen Verkehrsrelationen und Frachtartikel unter sonst gleichen Bedingungen bei Beförderung über andere sächsisch-österreichische Grenzübergangspunkte von sächsischer Seite jeweilig eingerechnet werden.

Was den sich über Klingental bewegenden Güterverkehr der Station Graslitz (loko) mit den Stationen der königlich sächsischen Staatsbahnverwaltung und mit den darüber hinausgelegenen

Stationen fremder Bahnunternehmungen anbelangt, so wird im besonderen festgesetzt, daß Graslitz rücksichtlich dieses Verkehres in eisenbahntarifarischer Beziehung als eine Station der königlich sächsischen Staatsbahnverwaltung zu behandeln ist.

In diesem Sinne soll Graslitz in alle direkten Verkehre, für welche irgend ein wirkliches Bedürfnis geltend zu machen ist, wie Klingenthal einbezogen werden, und zwar in der Weise, daß sowohl auf den Strecken der königlich sächsischen Staatsbahnverwaltung als auch für die Strecke Klingenthal—Graslitz in bezug auf Tarifschema, Einheitstaxen und Nebengebühren keine ungünstigeren Bedingungen Platz greifen dürfen, als wenn Graslitz tatsächlich eine Station der königlich sächsischen Staatsbahnverwaltung wäre.

Artikel XX.

Es werden die kaiserlich-königliche österreichische Regierung den Betrieb der königlich sächsischen Staatseisenbahnverwaltung in der auf österreichischem Gebiete gelegenen Grenzstation Moldau und die königlich sächsische Regierung den Betrieb der Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft auf den Bahnstrecken von der Grenze bis Klingenthal und Reitzenhain mit keinen anderen oder höheren Abgaben belegen als solche, welche den unter gleichen Verhältnissen stattfindenden Bahnbetrieb in den betreffenden Staaten etwa im allgemeinen treffen sollten.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Sachsen vom 27. November 1898, R. G. Bl. Nr. 31 ex 99,

betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der österreichisch-sächsischen Grenze.

Artikel XXI.

Die Feststellung und Genehmigung der Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiete die betriebführende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat. Jedoch soll die Feststellung der Tarifsätze für diejenigen Strecken der im Artikel I, §. 1 bis 4*), bezeichneten Eisenbahnen, welche zwischen den beiderseits zunächst der Grenze befindlichen Stationen gelegen sind, nach gleichen Grundsätzen erfolgen.

Beide hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, dahin zu wirken und daran zu halten, das auf jeder der den Gegenstand

*) Siehe Seite 162.

dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen und deren unmittelbaren Anschlußlinien möglichst im Anschlusse an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken für die Personenbeförderung mindestens zwei Züge täglich in beiden Richtungen und auf den im Artikel I, Z. 1—4 *) bezeichneten Linien, überdies auch für den Güterverkehr so viele Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind, sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsbedürfnissen entsprechend geregelt werden.

Im übrigen haben die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehres zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen, insbesondere jene der Artikel 15 bis 18 des Handels- und Zollvertrages zwischen Österreich-Ungarn und dem Deutschen Reiche vom 6. Dezember 1891, insolange dieser in Wirksamkeit bleibt, auch auf die den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnanschlüsse Anwendung zu finden.

Anzuführen wäre noch:

Staatsvertrag samt Schlußprotokoll vom 24. Dezember 1870, R. G. Bl. Nr. 62 ex 71 wegen Abänderung des Übereinkommens vom 24. April 1853, betreffend die weitere Entwicklung der Eisenbahnverbindungen an der sächsisch-böhmischen Grenze.

Bayern.

Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern vom 21. Juni 1851, R. G. Bl. Nr. 31 ex 1852,

betreffend den Anschluß der auf den beiderseitigen Gebieten (bei Salzburg und Kufstein) zu erbauenden Eisenbahnen.

(Unterzeichnet von den respektiven Bevollmächtigten zu Wien am 21. Juni 1851 und in den beiderseitigen Ratifikationen ausgewechselt ebendaselbst am 3. August 1851.)

Artikel 58.

Zwischen sämtlichen Stationen der k. k. österreichischen und der königlich bayrischen aneinanderstoßenden Bahnen findet ein direkter Güterverkehr statt.

---

*) Roßbach—Adorf.
Friedland über Hermsdorf—Markersdorf
Nixdorf—Sebnitz.
Schluckenau—Sohland.
Rumburg—Warnsdorf.

Dagegen bleibt die Bestimmung derjenigen Eisenbahnlinien, nach welchen über die bayrischen Eisenbahnen und die österreichischen Staatseisenbahnen hinaus eine gegenseitige direkte Güterbeförderung eingerichtet werden soll, vorbehalten und es sollen die diesfälligen Stationen bekanntgemacht werden.

Artikel 60.

Obwohl eine völlige Gleichstellung der beiderseitigen Tarifsätze von keinem Teile verlangt werden kann, so soll doch auf eine möglichst gegenseitige Annäherung Bedacht genommen werden.

Jedenfalls wird festgesetzt, daß zwischen den beiderseitigen Untertanen weder in Ansehung der Beförderungspreise noch hinsichtlich der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden soll. Dies gilt auch namentlich insoweit nicht die Artikel 44 und 56*) eine andere Bestimmung enthalten, von den Transporten von Truppen und Militäreffekten, welche aus einem Staate in den anderen übergehen und nach denjenigen Normen behandelt werden sollen, welche für die eigenen Transporte gelten.

Alle Tarife für den durchgehenden Verkehr der k. k. österreichischen Staatsbahnen einerseits und der königlich bayrischen Bahnen andrerseits sind in den Währungen sowohl des k. k. österreichischen als des in Bayern gültigen Münzfußes aufzustellen und beiderseits zu veröffentlichen.

Bei Reduzierung der Transportsätze der einen Verwaltung auf die der anderen hat eine Abrundung dergestalt zu erfolgen, daß k. k. österreichischer- und königlich bayrischerseits statt jedes Bruchteilkreuzers ein voller Kreuzer berechnet wird.

Die durch diese Abrundung gewonnenen Tarifsätze sind auch bei den gegenseitigen Betriebsabrechnungen beizubehalten.

---

*) Artikel 44 und 56, betreffen Regie- und Militärtransporte.

Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern vom 17. Juni 1863, R. G. Bl. Nr. 71,

über die Eisenbahnverbindungen von Hof über Asch nach Eger und von Eger nach Waldsassen.

(Abgeschlossen zu München am 17. Juni 1863; ratifiziert am 12. Juli 1863 die Ratifikationen wurden am 31. Juli 1863 in München ausgewechselt.)

Artikel X.

Die Festsetzung und beziehungsweise Genehmigung der Tarife und der Fahrordnungen für die in diesem Vertrage ad Artikel I besprochenen Eisenbahnen bleibt, jedoch unbeschadet der in den Konzessionsurkunden diesfalls getroffenen besonderen Bestimmungen, der königlich bayrischen Regierung, in deren Gebiete sich das Hauptunternehmen befindet, vorbehalten, welche hierbei die Interessen des Verkehres gehörig berücksichtigen wird.

Die Tarife und Transportbestimmungen sollen für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden Eisenbahnstrecken nach vollkommen gleichen Grundsätzen festgestellt werden.

Überhaupt soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung, bezüglich der Bewohner beider kontrahierenden Staaten und bezüglich der aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte kein Unterschied gemacht werden.

Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern vom 4. Juni 1867, R. G. Bl. Nr. 92,

über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von München über Braunau zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabethbahn bei Neumarkt.

(Abgeschlossen zu Wien am 4. Juni 1867; von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert am 29. Juni 1867. Die Auswechslung der Ratifikationen hat in Wien am 3. Juli 1867 stattgefunden.)

Artikel 9.

Die Festsetzung und respektive Genehmigung der Tarife und Fahrordnungen richtet sich bezüglich jedes Gebietes nach

den daselbst geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Verordnungen.

Es soll hierbei auf die Bedürfnisse des internationalen Verkehres die tunlichste Rücksicht genommen werden.

Staatsvertrag vom 30. März 1873, R. G. Bl. Nr. 107, zwischen Österreich-Ungarn und Bayern,

betreffend die Herstellung von Eisenbahnen: a) von Landau über Eisenstein nach Pilsen und b) von Passau über Kuschwarda nach Strakonitz.

(Abgeschlossen zu München am 30. März 1873; von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 26. April 1873; die Ratifikationen ausgewechselt zu München am 10. Mai 1873.)

Artikel 9.

Die Festsetzung und Genehmigung der Tarife und Fahrordnungen bleibt jeder Regierung bezüglich der auf ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecken vorbehalten.

Bei Feststellung der Fahrpläne soll darauf Bedacht genommen werden, daß die Fahrten an den Anschlußstationen gehörig ineinandergreifen.

Die hier in Frage stehenden Eisenbahnlinien sollen mit einer für den Verkehr genügenden Anzahl von Betriebsmitteln ausgerüstet, auf jeder derselben mindestens zwei durchgehende Züge mit Personenbeförderung eingerichtet und die sonstigen Betriebseinrichtungen den Verkehrsinteressen entsprechend reguliert werden.

Im übrigen soll zwischen den Bewohnern beider Staaten weder in Ansehung der Beförderungspreise noch hinsichtlich der Abfertigung noch auch bezüglich der aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte ein Unterschied gemacht werden.

Staatsvertrag vom 16. Mai 1877, R. G. Bl. Nr. 82, zwischen Österreich-Ungarn und Bayern,

betreffend die Herstellung einer in Eger einmündenden Abzweigung der Fichtelgebirgsbahn.

(Abgeschlossen zu Wien am 16. Mai 1877; von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 3. Juni 1877; die Ratifikationen ausgewechselt zu Wien am 28. Juni 1877.)

Artikel XV.

Die Festsetzung und Genehmigung der Tarife und Fahrordnungen für die im Artikel I bezeichnete Eisenbahnstrecke bleibt der königlich bayrischen Regierung, in deren Gebiet sich das Hauptunternehmen befindet, vorbehalten, welche hierbei die Interessen des Verkehrs gehörig berücksichtigen und Sorge tragen wird, daß bei Feststellung der Fahrpläne die Fahrten an den Anschlußstationen tunlichst ineinandergreifen.

Die Tarife und Transportbestimmungen sollen für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden Eisenbahnstrecken nach vollkommen gleichen Grundsätzen festgestellt werden. Überhaupt soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung bezüglich der Bewohner beider kontrahierenden Staaten und bezüglich der aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des andern Staates übergehenden Transporte kein Unterschied gemacht werden.

Bezüglich der in Österreich gelegenen Bahnstrecke soll die Erstellung der Tarife in österreichischer Währung erfolgen.

Bei den innerhalb des österreichischen Staatsgebietes gelegenen Einhebestellen wird für das österreichische Gebiet und beziehungsweise bis zur nächsten Grenzstation behufs Einhebung der Bahngebühren die Annahme der in Österreich-Ungarn gesetzlich zugelassenen Zahlungsmittel, unbeschadet der Berücksichtigung des Kurswertes, nicht verweigert werden.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn und Bayern vom 22. November 1904, R. G. Bl. Nr. 15 ex 1905

betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der beiderseitigen Grenze.

Artikel XIII.

Die Feststellung und Genehmigung der Fahrpläne und Tarife bleibt derjenigen Regierung vorbehalten, in deren Gebiete die betriebführende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Artikel XIV.

Die im Interesse der Erleichterung des gegenseitigen Eisenbahnverkehrs zwischen dem Deutschen Reich und der österreichisch-ungarischen Monarchie jeweilig bestehenden Vertragsbestimmungen finden auch auf den durch den gegenwärtigen Vertrag gesicherten Eisenbahnanschluß Anwendung.

Beide hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, dahin zu wirken:

1. daß auf der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahn möglichst im Anschluß an die Züge der angrenzenden Bahnstrecken für den Personen- und den Güterverkehr so viel Züge eingerichtet werden, als zur Bewältigung desselben erforderlich sind sowie daß die sonstigen Betriebsanordnungen den Verkehrsinteressen entsprechend geregelt werden;

2. daß der Einführung direkter Abfertigungen im Personen- und Güterverkehr zwischen der in Frage stehenden und den angrenzenden Bahnstrecken, falls dieselbe im Interesse des Verkehrs von beiden hohen Regierungen als wünschenswert bezeichnet wird, seitens der betriebführenden Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen nicht widersprochen werde;

3. daß die in Rede stehenden Eisenbahnen zur Aufnahme in die Liste der dem internationalen Übereinkommen für den Eisenbahnfrachtverkehr unterworfenen Eisenbahnen angemeldet werden.

Anzuführen wäre noch:

1. Staatsvertrag vom 21. April 1856, R. G. Bl. Nr. 100 wegen Verbindung der beiderseitigen Eisenbahnen.

2. Übereinkunft vom 20. September 1858, R. G. Bl. Nr. 236, betreffend den Anschluß der Eisenbahnen an der böhmisch-bayerischen Grenze.

Italien.

Friedenstraktat zwischen Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät und Seiner Majestät dem Könige von Italien vom 3. Oktober 1866, R. G. Bl. Nr. 116.

(Abgeschlossen zu Wien am 3. Oktober 1866 und in den Ratifikationen daselbst ausgewechselt am 12. Oktober 1866.)

Urtext.	Übersetzung.
Article XIII.	Artikel XIII.
Les Gouvernements d'Autriche et d'Italie désireux d'étendre les rapports entre les deux États, s'engagent à faciliter les communications par chemins de fer et à favoriser l'établissement de nouvelles lignes pour relier entr'eux les réseaux autrichiens et italiens.	Die Regierungen von Österreich und Italien, in dem Wunsche, die Beziehungen zwischen ihren Staaten zu erweitern, verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zu erleichtern und die Errichtung neuer Linien zu begünstigen, um die österreichischen und italienischen Bahnnetze untereinander enge zu verbinden.
. . . . .	. . . . .

Urtext.

Article XXI.

Les deux hautes Puissances contractantes se réservent d'entrer, aussitôt que faire se pourra, en négociations pour conclure un traité de commerce et de navigation sur les bases les plus larges pour faciliter reciproquement les transactions entre les deux pays.

. . . . . .

Article X.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie reconnait et confirme les concessions de chemin de fer accordées par le Gouvernement autrichien sur le territoire cédé dans toutes leurs dispositions et pour toute leur durée et nommément les concessions résultant des contrats passés en date des 14 Mars 1856, 8 Avril 1857 et 23 Septembre 1858.

Le Gouvernement italien reconnait et confirme également les dispositions de la convention passée le 20 No-

Übersetzung.

Artikel XXI.

Die beiden hohen kontrahierenden Mächte behalten sich vor, sobald als es tunlich sein wird, in Verhandlungen wegen Abschluß eines Handels- und Schiffahrtsvertrages auf breitester Basis einzugehen, um gegenseitig den Verkehr zwischen den beiden Ländern zu erleichtern.

. . . . . .

Artikel X.

Die Regierung Seiner Majestät des Königs von Italien anerkennt und bestätigt die von der österreichischen Regierung auf dem abgetretenen Gebiete erteilten Eisenbahnkonzessionen in allen ihren Bestimmungen und für deren ganze Dauer und namentlich die von den unterm 14. März 1856, 8. April 1857 und 23. September 1858 abgeschlossenen Verträgen herrührenden Konzessionen.

In gleicher Weise anerkennt und bestätigt die italienische Regierung die Bestimmungen der am 20. Novem-

Urtext.	Übersetzung.
vembre 1861 entre l'administration autrichienne et le Conseil d'administration de la société des chemins de fer d'Etat du Sud Lombardo-Venitiens et Central-Italiens, ainsi que la convention passée le 27 Février 1866 entre le Ministère Imp. des Finances et du Commerce et la Société autrichienne du Sud.	ber 1861 zwiſchen der öſterreichiſchen Staatsverwaltung und dem Verwaltungsrate der ſüdlichen Staats-Lombardo-Venetianiſch und Zentral-Italieniſchen-Eiſenbahn-Geſellſchaft abgeſchloſſenen Konvention, wie auch die Konvention, welche am 27. Februar 1866 zwiſchen dem kaiſerlichen Finanz- und Handelsminiſterium und der öſterreichiſchen Südbahn-Geſellſchaft abgeſchloſſen worden iſt.
A partir de l'échange des ratifications du présent Traité le Gouvernement italien est subrogé à tous les droits et à toutes les obligations qui résultaient pour le Gouvernement autrichien des conventions précitées en ce qui concerne les lignes de chemins de fer situées sur le territoire cédé.	Von dem Momente der Auswechslung der Ratifikationen tritt die italieniſche Regierung in alle Rechte und in alle Verbindlichkeiten ein, welche der öſterreichiſchen Regierung aus den vorzitierten Konventionen, ſoweit dieſelben die auf dem abgetretenen Gebiete befindlichen Eiſenbahnlinien betreffen, erwachſen ſind.
. . . . .	. . . . .

Übereinkunft zwischen Österreich-Ungarn und Italien vom 2. Oktober 1879, R. G. Bl. Nr. 153,

betreffend die Eisenbahnanschlüsse bei Cormons, Ala und Pontafel.

(Abgeschlossen zu Wien am 2. Oktober 1879; von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 27. Oktober 1879; die Ratifikationen ausgewechselt zu Wien am 2. Dezember 1879.)

Urtext.	Übersetzung.
Article 19.	Artikel 19.
Les deux Hautes Parties contractantes s'obligent à favoriser le trafic entre les lignes respectives des deux pays, à concéder à ce trafic toutes les facilités compatibles avec les lois du pays et prévues par les traités de commerce et de navigation, conclus ou à conclure ultérieurement entre les deux Parties, à simplifier, surtout quant au transit, l'expédition douanière et les mesures de contrôle, et enfin à ne traiter dans ce même but moins favorable-	Die beiden hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, den Verkehr zwischen den beiderseitigen Bahnnetzen zu begünstigen diesem Verkehre alle Erleichterungen zuzugestehen, welche nach den Landesgesetzen zulässig und in den zwischen beiden Teilen bestehenden oder künftig abzuschließenden Handels- und Schiffahrtsverträgen vorgesehen sind, insbesondere so viel als möglich die Zollabfertigung und die Kontrollmaßregeln im Transitverkehre zu vereinfachen,

Urtext.

ment le trafic entre les gares internationales et de frontière et les ports des deux Etats que celui entre les autres stations de chemins de fer et l'étranger.

Pour les transports effectués entre les gares internationales ou de frontière et la frontière elle-même, le paiement des taxes en valeurs reconnues légales dans le territoire sur lequel sont situées ces gares ne pourra tre refusé.

Übersetzung.

ferner zu diesem Ende den Verkehr zwischen den Wechsel- und Grenzbahnhöfen und den Seehäfen der beiden Staaten nicht ungünstiger zu behandeln als denjenigen zwischen anderen Eisenbahnstationen und dem Auslande.

Im Verkehre zwischen den Wechsel- oder Grenzbahnhöfen und der Grenze darf die Annahme der Gebührenzahlung in gesetzlichen Zahlungsmitteln des Gebietes, in welchem die Grenzstation liegt, nicht verweigert werden.

Staatsvertrag vom 24. Jänner 1900, R. G. Bl. Nr. 146, zwischen Österreich-Ungarn und Italien,

betreffend den Eisenbahnanschluß Cervignano-S. Giorgio di Nogaro.

(Abgeschlossen zu Rom am 24. Jänner 1900, von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Gödöllo am 14. Mai 1900, die Ratifikationen ausgetauscht zu Rom am 12. Juni 1900.)

Urtext.

Article XII.

Les administrations fixeront d'un commun accord les itinéraires pour la circulation des trains de correspondence de manière que ni voyageurs, ni marchandises ne souffrent de retards autres que ceux nécessités par le service du chemin de fer, de la douane et de la police des passe-ports.

L'approbation de ces itinéraires est réservée à chaque Gouvernement pour la ligne sur son territoire.

Les deux Hautes Parties contractantes s'engagent à s'entremettre auprés des ad-

Übersetzung.

Artikel XII.

Die Eisenbahnverwaltungen werden die Fahrordnungen für den Verkehr der Anschlußzüge einverständlich derart festsetzen, daß weder die Reisenden noch die Waren größere Aufenthalte erleiden als solche durch den Eisenbahn-, Zoll- und Paßpolizeidienst bedingt sind.

Die Genehmigung dieser Fahrordnungen bleibt jeder der beiden Regierungen für die Eisenbahnen ihres Gebietes vorbehalten.

Die beiden hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich, bei den Eisen-

Urtext.

ministrations des chemins de fer pour assurer autant que possible une coïncidence de trains du même genre, savoir trains de grande vitesse avec trains de grande vitesse, trains de voyageurs avec trains de voyageurs et trains mixtes avec trains mixtes. Les deux Hautes Parties contractantes s'engagent en outre d'intervenir auprès des administrations des chemins de fer interessées afin qu'il soit établi des itinéraires facilitant autant que possible la communication entre Trieste et Venise au moyen des trains directs et de grande vitesse.

Article XIII.

En ce qui concerne le service de douane et de police frontière les deux Hautes Parties contractantes sont tombées d'accord d'appliquer à la ligne de jonction de Cervignano à S. Giorgio de Nogaro les dispositions contenues aux articles XIII, XIV, XIX—XXII, XXIV et XXVII de la convention signée le 2 octobre 1879 concernant

Übersetzung.

bahnverwaltungen dahin zu wirken, daß tunlichst die Influenz gleichartiger Züge, nämlich Eilzüge an Eilzüge, Personenzüge an Personenzüge und gemischte Züge an gemischte Züge gesichert werde.

Die beiden hohen vertragschließenden Teile verpflichten sich außerdem, bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen dahin zu wirken, daß solche Fahrordnungen erstellt werden, welche einen raschen und direkten Zugsverkehr zwischen Triest und Venedig ermöglichen.

Artikel XIII.

Die beiden hohen vertragschließenden Teile sind übereingekommen, daß hinsichtlich des Zoll- und Grenzpolizeidienstes auf der Anschlußverbindung Cervignano S. Giorgio di Nogaro die in den Artikeln XIII, XIV, XIX bis XXVII der Übereinkunft vom 2. Oktober 1879, betreffend die Eisenbahnanschlüsse bei Cormons, Ala und

Urtext.

les jonctions de Cormons, Ala et Pontafel.

Il est entendu, que les dispositions jointes à la convention signée le 23 avril 1867 concernant le traité de commerce et de navigation entre l'Autriche et l'Italie et qui de même que cette convention ont été selon la déclaration dû 27 décembre 1878 maintenues provisoirement par rapport aux opérations douanières, sur les chemins de fer reliant l'Autriche-Hongrie et l'Italie cités à l'article XXVII de la convention signée le 2 octobre 1879 seront substitués par les dispositions respectives du traité de commerce et de navigation conclu le 6 décembre 1891 ou s'il y a lieu par les arrangements ultérieurs qui lui seront substitués.

Übersetzung.

Pontafel enthaltenen Bedingungen sinngemäß Anwendung zu finden haben.

Es ist wohl verstanden, daß die dem Übereinkommen vom 23. April 1867, betreffend den Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen Österreich und Italien angeschlossenen und ebenso wie dieses Übereinkommen zufolge der Erklärung vom 27. Dezember 1898 provisorisch in Wirksamkeit enthaltenen Bestimmungen hinsichtlich der Zollabfertigung auf den Österreich-Ungarn und Italien verbindenden Bahnen, welche in den Artikeln XXVII der Übereinkunft vom 2. Oktober 1879 erwähnt erscheinen, nunmehr durch die bezüglichen Bestimmungen des Handels- und Schiffahrtsvertrages vom 6. Dezember 1891 oder die etwa künftig an dessen Stelle tretenden Vereinbarungen ersetzt werden.

Anzuführen wäre noch:

1. Bestimmungen des Friedenstraktates vom 10. November 1859, R. G. Bl. Nr. 214 in bezug auf die lombardischen Eisenbahnen.

2. Staatsvertrag vom 29. Februar 1876, R. G. Bl. Nr. 37 ex 77, betreffend die Trennung der Eisenbahnnetze beider Reiche und Erklärung vom 13. August 1876 zu diesem Vertrage.

Rußland.

Staatsvertrag vom 18. Mai 1869, R. G. Bl. Nr. 20 ex 1870, zwischen der kaiserlich und königlich österreichisch-ungarischen und der kaiserlich russischen Regierung über den Anschluß der Kiew-Odessaer an die Lemberg-Wiener Eisenbahnlinie bei Wołoczyska.

(Abgeschlossen zu Wien am 18. Mai 1869, die Auswechslung der beiderseitigen Ratifizierungen hat ebendaselbst am 25. Jänner 1870 stattgefunden.)

Urtext.	Übersetzung.
Article XIII.	Artikel XIII.
Il ne sera fait aucune différence entre les habitants des deux Etats sous le rapport tant du prix de transport, que des heures d'expédition.	Zwischen den Einwohnern beider Staaten wird kein Unterschied gemacht werden, weder bezüglich der Fahrpreise noch bezüglich der Zeit der Abfertigung.

Übereinkommen vom 9./21. November 1870, welches durch die internationale Kommission in betreff des Anschlusses des Flügels Dubno—Radziwiłłów der Kiew—Brester-Bahn an den Flügel Krasne—Brody der Carl Ludwig-Bahn geschlossen wurde.

(Richtiggestellt auf Grund des Protokolls ddo. Wien 5./17. Juli 1872.) 22. Zwischen den Einwohnern beider Staaten wird kein Unterschied gemacht werden, weder bezüglich der Fahrpreise, noch bezüglich der Zeit der Abfertigung.

Eisenbahnkonvention vom 2./14. Jänner 1893, R. G. Bl. Nr. 89, zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Kaisertume Rußland,

betreffend den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen bei Nowosielitza.

(Abgeschlossen zu Kiew am 2./14. Jänner 1893, ratifiziert zu Wien am 31. Mai 1893.)

Urtext.

Article 13.

Les tarifs à percevoir pour le transport des voyageurs et des marchandises sur la ligne de jonction seront fixés d'un commun accord par les deux administrations de chemin de fer, l'approbation des gouvernements respectifs obtenue.

Les Hautes Parties contractantes aviseront à ce que ces tarifs correspondent aux conditions de l'exploitation étant besoins du commerce.

Übersetzung.

Artikel 13.

Die auf den Anschlußstrecken für den Personen- und Gütertransport einzuhebenden Tarife werden von den beiden Bahnverwaltungen unter Genehmigung der betreffenden Regierungen einvernehmlich festgesetzt werden.

Dabei werden die hohen vertragschließenden Teile darauf Bedacht nehmen, daß die gedachten Tarifsätze sowohl den Anforderungen des Betriebes als den Bedürfnissen des Verkehres entsprechen.

Urtext.

Article 14.

Il ne sera fait aucune distinction entre les habitants des deux pays soit pour les prix de transport, soit pour le temps d'expédition, sauf les délais, nécessités par les règlements de douane; l' application de ces règlements sera la même pour les habitants des deux pays.

Article 15.

Les Hautes Parties contractantes pourvoiront à ce que l'organisation des transports directs pour les voyageurs et les marchandises, sitôt que les deux Gouvernements considéront ces transports comme désirables dans l'intérêt du trafic, ne soit pas contesté par les administrations des chemins de fer respectifs.

Übersetzung.

Artikel 14.

Zwischen den Angehörigen der beiden Ländergebiete soll weder in bezug auf die Beförderungspreise noch hinsichtlich der Zeit der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden, unbeschadet der durch die Zollvorschriften bedingten Aufenthalte.

Diese Zollvorschriften sollen auf die Angehörigen beider Ländergebiete gleichmäßig angewendet werden.

Artikel 15.

Die hohen vertragschließenden Teile werden dafür Sorge tragen, daß die Einführung direkter Transporte im Personen- und Güterverkehr, sobald dieselben von den beiden Regierungen im Interesse des Verkehres als wünschenswert erachtet werden sollten, auf Seite der bezüglichen Bahnverwaltungen keinem Hindernisse begegnen.

Anzuführen wäre noch:

Vertrag vom 4. März 1848, H. M. V. Bl. Nr. 56 ex 1850 zur Regelung des gemeinsamen Verkehres auf der Warschau—Wiener- und Krakau—Oberschlesischen Eisenbahn und Nachtragsprotokoll vom 3. Mai 1850, H. M. V. Bl. Nr. 56.

Schweiz.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, Bayern und der Schweiz vom 27. August 1870, R. G. Bl. Nr. 13 ex 1871,

über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen sowie von Feldkirch nach Buchs.

(Abgeschlossen zu Bregenz am 27. August 1870; von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Ofen am 11. Dezember 1870. Die Auswechslung der Ratifikationen erfolgte zu Ofen am 21. Jänner 1871.)

Nachdem der zwischen den Regierungen von Österreich, Bayern und der Schweiz unter dem 5. August 1865 (R. G. Bl. Nr. 138) über die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in den am Bodensee gelegenen Gebietsteilen abgeschlossene Staatsvertrag nicht zum Vollzuge gelangt ist und in der Zwischenzeit Verhältnisse eingetreten sind, welche eine teilweise Abänderung der früher getroffenen Bestimmungen bedingen, so haben die Regierungen von Österreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für Liechtenstein, Bayern, sowie der schweizerische Bundesrat namens der schweizerischen Eidgenossenschaft und des Kantons St. Gallen beschlossen, den erwähnten Vertrag einer Revision zu unterziehen und

zu diesem Zwecke Bevollmächtigte ernannt, welche nachfolgenden Vertrag abgeschlossen haben, der an Stelle des früheren Vertrages treten soll.

Artikel 15.

Die Festsetzung der Tarife und Fahrordnungen bleibt, insofern es die von Österreich und der Schweiz erteilten Konzessionen oder die in den drei kontrahierenden Staaten bestehenden Gesetze und Verordnungen über den Betrieb von Eisenbahnen vorschreiben, der Genehmigung der betreffenden Regierungen bezüglich ihrer Bahnstrecken vorbehalten.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der kontrahierenden Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet eines anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 16.

Die Unternehmung der im Artikel 1 erwähnten Bahnen *) ist verpflichtet, anderen schweizerischen Bahnunternehmungen den Betriebsanschluß in der Weise zu gestatten, daß, soweit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebes notwendig erscheint, durchgehende Wagen für den Güterverkehr (wobei die Wagen der fahrenden Postbureaus inbegriffen sind) und direkte Personen-, Gepäcks- und Waren-

*) Artikel 1. Es soll a) eine Eisenbahn von Lindau nach Bregenz und von da nach St. Margarethen zur Verbindung mit den Vereinigten Schweizer Bahnen und b) eine Bahn von Feldkirch nach Buchs, gleichfalls zum Anschlusse an die Vereinigten Schweizer Bahnen hergestellt werden.

expeditionsscheine zugelassen werden sowie daß die Tarifsätze nicht zu Ungunsten der einmündenden Bahnlinien ungleich gehalten werden. Der eingangs erwähnten Bahnunternehmung wird hinwieder die gleiche Berechtigung in allen vorgenannten Beziehungen gegenüber den schweizerischen Bahnunternehmungen zugesichert.

Schlußprotokoll.

VI. ad Artikel 15.

Die Absicht des zweiten Absatzes dieses Artikels ist nur dahin gerichtet, einer allenfallsigen tendenziösen Begünstigung oder Benachteiligung des Verkehres der Angehörigen des einen oder anderen der kontrahierenden Staaten vorzubeugen.

Es sollen daher Minderungen im Tarife oder sonstige Transporterleichterungen weder für gewisse Warenklassen oder Warenmengen, noch auch für gewisse Strecken ausgeschlossen werden, sofern solche nur für alle Angehörigen der kontrahierenden Staaten, welche sich in der Lage befinden, davon Gebrauch machen zu können, in gleicher Weise in Anwendung gebracht werden.

VII. ad Artikel 16.

Es besteht Einverständnis darüber, daß im Verkehre der Unternehmungen der im Artikel 1 des Staatsvertrages erwähnten Bahnen mit den schweizerischen Eisenbahnen und umgekehrt die Anwendung der sogenannten Differenzialtarife, soweit solche nach den in jedem Staate bestehenden Bestimmungen als zulässig erscheinen nicht ausgeschlossen sein sollen.

Übereinkommen

wegen Förderung der Arlbergroute vom 29. Jänner 1880.

In Anbetracht, daß die Arlbergbahn berufen ist, die direkten gegenseitigen Verkehrsbeziehungen zwischen der Schweiz einerseits und Österreich andrerseits zu beleben und in der bestimmten Voraussetzung, daß die seinerzeitige Verwaltung der Arlbergbahn zur Förderung dieser gemeinsamen Interessen allen berechtigten diesbezüglichen Wünschen Rechnung tragen wird, geben die schweizerischen Bahnverwaltungen, um das Zustandekommen der Arlbergbahn auch ihrerseits zu fördern, die nachstehenden Erklärungen ab:

1.

Bezüglich der Einrichtung der Fahrordnung sowohl für die Tages- als auch eventuell für die Nachtzeit, insbesondere bezüglich der Eisenbahnanschlüsse, der Einführung von Kurier-, Eil- und Schnellzügen sowie bezüglich des Überganges der Wagen im Verkehr mit der Arlbergbahn, soll bei sich zeigendem Bedürfnisse schweizerischerseits das möglichste Entgegenkommen betätigt und sollen überhaupt alle tunlichen Erleichterungen im Personen- und Güterverkehr gewährt werden.

2.

In allen Fällen, in welchen dies von österreichischer Seite gewünscht wird, werden die schweizerischen Bahnen nicht nur die Aufnahme der Arlbergroute in bestehende direkte Verkehre ernstlich unterstützen, sondern an der Aufstellung neuer direkter Personen- und Gütertarife rücksichtlich der gedachten Route, sowohl für den Anschluß- als auch für

den Transitverkehr teilnehmen und hiebei sowohl bezüglich der Festsetzung der Tarifbestimmungen als auch der Tarifsätze und der diesbezüglichen Abrechnungsmodalitäten das Entgegenkommen im weitesten Umfange betätigen.

3.

Bei Feststellung der Tarifsätze für den Anschlußverkehr von und nach Stationen innerhalb der Schweiz sind rücksichtlich der schweizerischen Strecken in keinem Falle höhere Einheitstaxen anzurechnen, als solche für gleiche oder geringere Distanzen und für gleichartige Verkehre seitens der betreffenden schweizerischen Bahnen zur Einhebung gelangen.

4.

Für den Transitverkehr — Durchzugsverkehr durch die Schweiz — sollen folgende Bestimmungen gelten:

a) für solche neu einzurichtende Verkehre, welche mit Zuhilfenahme der Arlbergroute via Schweiz geleitet werden, erklären sich die schweizerischen Bahnen bereit, mindestens jene Einheitssätze zuzugestehen, welche laut Artikel 3 für den Anschlußverkehr eingerechnet sind.

Zur Hebung und Förderung des Verkehres werden dieselben übrigens die entsprechenden Maßnahmen gemeinschaftlich mit den hiebei beteiligten Bahnen einleiten;

b) für solche Transitverkehre, an welchen schweizerische Strecken bereits beteiligt sind oder werden, und welche auch über die Arlbergroute zur Einführung gelangen, sollen die beteiligten schweizerischen Bahnen rücksichtlich ihrer bei der letztgenannten Route beteiligten Strecken in keinem Falle höhere Einheitstaxen anwenden, als

welche sie für gleich lange oder geringere Distanzen und für gleichartige Verkehre auf ihren an den anderen Routen beteiligten Strecken einrechnen.

Für die Vereinigten Schweizerbahnen:
gez. Wirth.

Für die schweizerische Zentralbahn:
gez. Vischer, Heuslet.

Pour la Comp. du Jura Bernois:
gez. P. Joliissaint, Schoch.

Pour la Suisse Occidentale:
gez. L. Gameter.

Rumänien.

Konvention vom 26. Februar 1891, R. G. Bl. Nr. 128, zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Rumänien,

betreffend den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen bei Suczawa-Itzkany und Burdujeni.

(Abgeschlossen zu Wien am 26. Februar 1891, von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 30. Juni 1891, die Ratifikationen ausgewechselt zu Bukarest am 18. Juli 1891.)

Artikel I.

Auf der Eisenbahnlinie von Czernowitz nach Jassy werden fortan zwei getrennte Grenzbahnhöfe, einer auf österreichischem Gebiete zu Suczawa-Itzkany, der andere auf rumänischem Gebiete zu Burdujeni bestehen.

Der internationale Dienst zwischen und in diesen beiden Bahnhöfen soll nach dem Grundsatze vollkommener Gegenseitigkeit ausgeübt werden.

Artikel II.

Bezüglich der Mitbenützung dieser beiden Bahnhöfe und des Betriebsdienstes auf den zwischen diesen Bahnhöfen

und der Grenze gelegenen Bahnstrecken haben die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen eine Vereinbarung zu treffen, welche der Genehmigung der vertragschließenden Regierungen zu unterziehen ist.

. . . . . .

Für die zu treffende Vereinbarung haben nachstehende allgemeine Grundsätze zu gelten:

c) Auf den zwischen den beiden Bahnhöfen und der Grenze gelegenen Teilstrecken soll ein Tarifsatz zur Einhebung gelangen, welcher den auf dem Bahnnetze jedes der beiden Staaten bis zur bezüglichen Grenzstation in Geltung stehenden kilometrischen Durchschnittssätzen für den Personen- und Gütertransport entspricht. Die auf dieser Grundlage erstellten Tarifsätze können zusammengezogen und in Gesamtsätze umgewandelt werden, welche für die ganze zwischen den beiden Grenzbahnhöfen gelegene Bahnstrecke zur Einhebung gelangen.

d) Die Tarifsätze, welche von jedem der beiden Teile für den Verkehr zwischen den beiden Grenzbahnhöfen eingehoben werden, sollen zwischen den Bahnverwaltungen hälftig geteilt werden.

Artikel IV.

In bezug auf die Beförderungspreise und die sonstigen Transport- und Expeditionsbedingungen sollen die Angehörigen des einen der beiden Länder in dem anderen Lande nicht ungünstiger behandelt werden, als die Einheimischen.

Die Tarife sollen womöglich nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden und den internationalen Verkehr soviel wie tunlich begünstigen.

Nach erfolgter Kündigung der Konvention vom 10./22. Februar 1873, betreffend den Anschluß der beiderseitigen Eisenbahnen bei Suczawa (Itzkany), durch die königlich rumänische Regierung wurden die Anschlußverhältnisse der beiderseitigen Eisenbahnlinien bei Suczawa-Itzkany und Burdujeni durch die vorstehende Konvention neu geregelt, welche im Artikel IV eine allgemeine Bestimmung über die paritätische Behandlung der Eisenbahntransporte enthält.

Übereinkommen

wegen Förderung der Arlbergroute vom 29. Jänner 1880.

In Anbetracht, daß die Arlbergbahn berufen ist, die direkten gegenseitigen Verkehrsbeziehungen zwischen der Schweiz einerseits und Österreich andrerseits zu beleben und in der bestimmten Voraussetzung, daß die seinerzeitige Verwaltung der Arlbergbahn zur Förderung dieser gemeinsamen Interessen allen berechtigten diesbezüglichen Wünschen Rechnung tragen wird, geben die schweizerischen Bahnverwaltungen, um das Zustandekommen der Arlbergbahn auch ihrerseits zu fördern, die nachstehenden Erklärungen ab:

1.

Bezüglich der Einrichtung der Fahrordnung sowohl für die Tages- als auch eventuell für die Nachtzeit, insbesondere bezüglich der Eisenbahnanschlüsse, der Einführung von Kurier-, Eil- und Schnellzügen sowie bezüglich des Überganges der Wagen im Verkehr mit der Arlbergbahn, soll bei sich zeigendem Bedürfnisse schweizerischerseits das möglichste Entgegenkommen betätigt und sollen überhaupt alle tunlichen Erleichterungen im Personen- und Güterverkehr gewährt werden.

2.

In allen Fällen, in welchen dies von österreichischer Seite gewünscht wird, werden die schweizerischen Bahnen nicht nur die Aufnahme der Arlbergroute in bestehende direkte Verkehre ernstlich unterstützen, sondern an der Aufstellung neuer direkter Personen- und Gütertarife rücksichtlich der gedachten Route, sowohl für den Anschluß- als auch für

den Transitverkehr teilnehmen und hiebei sowohl bezüglich der Festsetzung der Tarifbestimmungen als auch der Tarifsätze und der diesbezüglichen Abrechnungsmodalitäten das Entgegenkommen im weitesten Umfange betätigen.

3.

Bei Feststellung der Tarifsätze für den Anschlußverkehr von und nach Stationen innerhalb der Schweiz sind rücksichtlich der schweizerischen Strecken in keinem Falle höhere Einheitstaxen anzurechnen, als solche für gleiche oder geringere Distanzen und für gleichartige Verkehre seitens der betreffenden schweizerischen Bahnen zur Einhebung gelangen.

4.

Für den Transitverkehr — Durchzugsverkehr durch die Schweiz — sollen folgende Bestimmungen gelten:

a) für solche neu einzurichtende Verkehre, welche mit Zuhilfenahme der Arlbergroute via Schweiz geleitet werden, erklären sich die schweizerischen Bahnen bereit, mindestens jene Einheitssätze zuzugestehen, welche laut Artikel 3 für den Anschlußverkehr eingerechnet sind.

Zur Hebung und Förderung des Verkehres werden dieselben übrigens die entsprechenden Maßnahmen gemeinschaftlich mit den hiebei beteiligten Bahnen einleiten;

b) für solche Transitverkehre, an welchen schweizerische Strecken bereits beteiligt sind oder werden, und welche auch über die Arlbergroute zur Einführung gelangen, sollen die beteiligten schweizerischen Bahnen rücksichtlich ihrer bei der letztgenannten Route beteiligten Strecken in keinem Falle höhere Einheitstaxen anwenden, als

im Personen- und Güterverkehre zwischen den wichtigeren Eisenbahnstationen Österreich-Ungarns einerseits und Serbien sowie der Balkanhinterländer anderseits direkte Expeditionen oder direkte Tarife, insoweit dieselben von beiden Teilen als wünschenswert erkannt sind, eingeführt werden.

Für den direkten Verkehr bleibt die Aufstellung einheitlicher Transportbestimmungen dem unmittelbaren Einvernehmen der beiderseitigen zuständigen Aufsichtsorgane vorbehalten.

Jede der beiden Regierungen behält sich volle Freiheit vor für die Feststellung der Tarife für den Lokalverkehr, das heißt für die innerhalb des eigenen Staatsgebietes stattfindende Beförderung von Waren, welche weder aus dem Auslande stammen, ohne bereits durch die zollamtliche Behandlung in den freien Verkehr des betreffenden Staates übergegangen zu sein, noch in das Ausland überzugehen bestimmt sind.

Serbien räumt der österreichisch-ungarischen Monarchie hinsichtlich des internationalen und Transitverkehres die Behandlung auf dem Fuße der meistbegünstigten Nation ein, derart, daß Serbien auf seinen kraft der gegenwärtigen Übereinkunft zu erbauenden Bahnlinien für Waren und sonstige Transportgegenstände jeder Art, welche aus Serbien nach dritten Ländern ausgeführt oder aus dritten Ländern nach Serbien eingeführt werden, oder welche Serbien transitieren, weder direkt noch indirekt niedrigere Tarifeinheitssätze oder sonstige Erleichterungen und Begünstigungen zur Anwendung bringen wird, als welche für die gleichen Artikel im Verkehre mit Österreich-Ungarn in Anwendung kommen. Im Sinne der Reziprozität wird Serbien auf der nach Budapest führenden ungarischen Anschlußbahn sowie auf den gegenwärtig Budapest mit Wien verbindenden Linien dieselben Vorteile genießen, insoweit dem nicht bereits bestehende, auf Grund von Konzessionen oder sonstigen Rechtstiteln erworbene Rechte entgegenstehen.

Außerdem werden die beiden Regierungen einverständlich dahin wirken, daß die Tarife für Waren und sonstige Transportgegenstände jeder Art, welche aus Österreich-Ungarn nach Serbien eingeführt werden und umgekehrt, auf den serbischen Linien und der vorhin bezogenen Anschlußlinie die gleichen seien.

Artikel 13.

Die vertragschließenden Teile verpflichten sich, den Eisenbahnverkehr zwischen den beiderseitigen Gebieten gegen Störungen und Behinderungen sicherzustellen.

Im Sinne der Gegenseitigkeit wird in dem Gebiete des einen vertragenden Teiles auf das dort befindliche Zugehör einer Eisenbahn des anderen Teiles, insbesondere auf das feste und bewegliche Material einschließlich der Fahrbetriebsmittel, ebenso wie auf die Kassenbestände und die aus dem gegenseitigen Verkehre herrührenden Guthaben bei anderen Transportanstalten keine Exekution zugelassen.

Die Grundlage für die beiderseitigen Beziehungen in Eisenbahnangelegenheiten zwischen Österreich-Ungarn und Serbien bildet die vorstehende Konvention, welche im Artikel 9 das Zugeständnis der paritätischen Behandlung der beiderseitigen Provenienzen und im Artikel 11 die Zusicherung der Meistbegünstigung in bezug auf die eisenbahntarifarische Behandlung der Transportgegenstände enthält. Die Anwendung der vorstehenden Bestimmungen ist auf die sogenannten Konventionslinien beschränkt.

Türkei.

Staatsvertrag zwischen Österreich-Ungarn, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Rußland und der Türkei, R. G. Bl. Nr. 43 ex 79.

(Geschlossen zu Berlin am 13. Juli 1878. In den bezüglichen Ratifikationen daselbst ausgewechselt am 3., beziehungsweise 28. August 1878.)

(Berliner Kongreß.)

Ihre Majestäten . . . . . mit dem Wunsche, die im Oriente durch die Ereignisse der letzten Jahre und durch den Krieg, welchem der Präliminarvertrag von San Stefano ein Ziel gesetzt hat, hervorgerufenen Fragen in einem Gedanken europäischer Ordnung entsprechend den Stipulationen des Pariser Vertrages vom 30. März 1856 zu regeln, sind einmütig der Ansicht gewesen, daß die Vereinigung zu einem Kongresse das beste Mittel bieten würde, um ihr Einvernehmen zu erleichtern.

Ihre Majestäten . . . . . haben infolge dessen zu Ihren Bevollmächtigten ernannt:

. . . . . .

Nachdem eine Übereinstimmung unter ihnen glücklich erzielt worden ist, sind sie über folgende Stipulationen übereingekommen:

Artikel VIII.

Die Handels- und Schiffahrtsverträge, ebenso wie alle Konventionen und Abmachungen, die zwischen den fremden Mächten und der Pforte geschlossen worden und heute in Kraft sind, werden in dem Fürstentum Bulgarien aufrecht erhalten und keine Änderung wird darin hinsichtlich einer Macht Platz finden, bevor diese nicht ihre Zustimmung dazu gegeben hat.

Artikel X.

Bulgarien tritt vom Tage der Auswechslung der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages an in die Lasten und Verpflichtungen der kaiserlich ottomanischen Regierung gegen die Eisenbahngesellschaft Rustschuk-Varna ein. Die Regelung der früheren Rechnungen ist einem Übereinkommen zwischen der hohen Pforte der Regierung des Fürstentums und der Verwaltung dieser Gesellschaft vorbehalten.

Das Fürstentum Bulgarien übernimmt desgleichen für seinen Teil jene Verpflichtungen, welche die hohe Pforte sowohl gegen Österreich-Ungarn, wie gegen die Gesellschaft zum Betrieb der Eisenbahnen in der europäischen Türkei in Beziehung auf die Vollendung und den Anschluß sowie auf den Betrieb der auf ihrem Territorium gelegenen Eisenbahnen eingegangen ist.

Die zur Regelung dieser Frage notwendigen Konventionen werden zwischen Österreich-Ungarn, der Pforte, Serbien und dem Fürstentum Bulgarien unmittelbar nach dem Abschlusse des Friedens geschlossen werden. *)

Artikel XX.

Die Verträge, Konventionen und internationalen Übereinkommen jeglicher Art, welche zwischen der Pforte und den

*) Siehe Seite 196. (Konvention à quatre.)

fremden Mächten geschlossen sind oder geschlossen werden, finden ihre Anwendung auf Ostrumelien, wie auf das ganze ottomanische Reich.

Artikel XXI.

Die Rechte und Verpflichtungen der hohen Pforte, so weit sie die Eisenbahnen in Ostrumelien betreffen, werden unverändert aufrecht erhalten.

Artikel XXIX.

. . . . . .

Montenegro muß mit Österreich-Ungarn über das Recht, durch das neue montenegrinische Territorium eine Straße und eine Eisenbahn zu erbauen und zu unterhalten, eine Vereinbarung treffen.

Artikel XXXVII.

Bis zum Abschlusse neuer Übereinkommen soll in Serbien nichts an dem gegenwärtigen Zustande der Handelsverbindungen des Fürstentums mit fremden Ländern geändert werden.

Artikel XXXVIII.

Das Fürstentum Serbien tritt seinerseits in die Verpflichtungen ein, welche die hohe Pforte sowohl Österreich-Ungarn als der Gesellschaft zum Betrieb der Eisenbahnen in der europäischen Türkei gegenüber eingegangen ist, sowohl in bezug auf die Vollendung und den Anschluß als auch

auf den Betrieb der Eisenbahnen, welche in dem durch das Fürstentum jetzt erworbenen Territorium noch erbaut werden sollen.

Die notwendigen Konventionen zur Regelung dieser Fragen sollen unmittelbar nach der Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages zwischen Österreich-Ungarn, der Pforte, Serbien und dem Fürstentum Bulgarien, innerhalb der Grenzen seiner Kompetenz, abgeschlossen werden.

Eisenbahnkonvention vom 9. Mai 1883 R. G. Bl. Nr. 42 ex 1884 zwischen den österreichisch-ungarischen Monarchie, der Türkei, Serbien und Bulgarien. (Convention à quatre.)

(Abgeschlossen zu Wien, am 9. Mai 1883, von Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät ratifiziert zu Wien am 12. Oktober 1883, die Ratifikationen ausgetauscht zu Wien, am 23. Oktober 1883.)

Artikel 1.

In Ausführung der in den Artikeln X, XXI und XXXVIII des Berliner Vertrages getroffenen Bestimmungen verpflichten sich die vertragschließenden Teile, die in den folgenden Artikeln 2, 3, 4 und 5 bezeichneten Linien,*)

*) Artikel 2. Die kaiserliche und königliche österreichisch-ungarische Regierung verpflichtet sich, eine Eisenbahnverbindung von Budapest über Semlin bis zur ungarisch-serbischen Landesgrenze bei Belgrad herstellen und anschließen zu lassen und dieselbe gleichzeitig am erwähnten Tage, den 15. Oktober 1886, dem Betriebe zu übergeben.

Artikel 3. Die kaiserlich ottomanische Regierung verpflichtet sich, herstellen und anschließen zu lassen und gleichzeitig am erwähnten Tage, dem 15. Oktober 1886, dem Betriebe zu übergeben:

1. den Anschluß der bereits bestehenden Eisenbahnlinien Konstantinopel—Bellova an die von Nisch über Sofia bis zur ottomanisch-bulgarischen Grenze zu erbauende Eisenbahnlinie;

2. eine Abzweigung, welche in der Umgebung von Pristina oder von irgendeinem anderen, durch die kaiserlich ottomanischen Behörden als geeignet befundenen Punkte der bereits bestehenden Eisenbahn Salonich—Mitrovitza ausgehen und der im gemeinsamen Einverständnis als die geeignetste erkannten Trasse folgend, bis zur

entsprechend den Bestimmungen des gegenwärtigen Übereinkommens, herstellen und anschließen zu lassen und dieselben gleichzeitig am 15. Oktober 1886 dem Betriebe zu übergeben.

Artikel 9.

Auf den infolge gegenwärtigen Übereinkommens zu erbauenden Eisenbahnen wird in demselben Lande sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise und öffentlichen Abgaben als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Untertanen der vertragschließenden Teile gemacht werden.

Ebenso sollen in allen oben gedachten Beziehungen die aus dem Gebiete des einen in das Gebiet des anderen Teiles eingeführten oder das letztere transitierenden Transporte keinesfalls ungünstiger behandelt werden, als die inländischen Waren.

---

ottomanisch-serbischen Grenze zum Anschlusse an die unter Nr. 3 des nachfolgenden Artikels 4 bezeichnete serbische Eisenbahnlinie geführt werden wird.

Artikel 4. Die königlich-serbische Regierung verpflichtet sich, herstellen und anschließen zu lassen und gleichzeitig am erwähnten Tage, dem 15. Oktober 1886, dem Betriebe zu übergeben:

1. eine Eisenbahnlinie von Belgrad nach Nisch an die ungarische Verbindungslinie bei Belgrad;

2. eine Verbindungslinie von Nisch bis zur serbisch-bulgarischen Grenze über Pirot gegen Bellova in der Richtung nach Konstantinopel;

3. eine Verbindungslinie von Nisch über Branja nach einem im gemeinsamen Einverständnisse zu bestimmenden Punkte der serbisch-ottomanischen Grenze zum Anschlusse an die in Artikel 3 unter Nr. 2 bezeichnete ottomanische Eisenbahnlinie.

Artikel 5. Die fürstlich bulgarische Regierung verpflichtet sich, im Anschlusse an die seitens Serbiens von Nisch über Pirot an die bulgarisch-serbische Grenze herzustellende Linie eine Eisenbahn von der eben genannten Grenze über Zaribrod und Sofia bis an die bulgarisch-ottomanische Grenze zur Verbindung mit der bis zu diesem Punkte zu führenden Linie Konstantinopel—Bellova erbauen und anschließen zu lassen und gleichzeitig am erwähnten Tage, dem 15. Oktober 1886, dem Betriebe zu übergeben.

Artikel 10.

Was die Tarife für den Verkehr der Waren und sonstigen Transportgegenstände jeder Art auf den kraft gegenwärtigen Übereinkommens zu erbauenden Eisenbahnlinien betrifft, sind nachstehende Bestimmungen vereinbart worden:

I. Jeder der vertragschließenden Teile behält sich volle Freiheit vor für die Feststellung der Tarife für den Lokalverkehr innerhalb des eigenen Staatsgebietes.

Man ist darüber einverstanden, daß die Beförderung von Waren und sonstigen Gegenständen jeder Art, welche im gebrochenen Verkehre die Grenze überschreiten, nicht als Lokalverkehr im Sinne der vorstehenden Bestimmungen angesehen werden kann.

II. Die Tarife für den internationalen Verkehr werden nach dem Grundsatze der Meistbegünstigung festgestellt werden, wie folgt:

1. Die hohe Pforte verpflichtet sich, für den Verkehr mit dritten Ländern weder direkt noch indirekt niedrigere Tarifeinheitssätze oder sonstige Erleichterungen oder Begünstigungen zur Anwendung zu bringen, als welche für die gleichen Artikel im Verkehre mit Österreich-Ungarn in Anwendung stehen.

Die hohe Pforte übernimmt die gleichen Verpflichtungen bezüglich Serbiens und Bulgariens.

Man ist indes darüber einig, daß die vorstehenden Bestimmungen auch auf die schon bestehenden ottomanischen Anschlußlinien Anwendung zu finden haben, soweit nicht durch frühere Konzessionen erworbene Rechte entgegenstehen.

2. Bulgarien verpflichtet sich für den Verkehr mit dritten Ländern weder direkt noch indirekt niedrigere Tarifeinheitssätze noch sonstige Erleichterungen oder Begünstigungen in Anwendung zu bringen, als welche für die gleichen Artikel im Verkehre in Anwendung stehen.

Bulgarien übernimmt die gleichen Verpflichtungen bezüglich der Türkei und Serbiens.

3. Dem Grundsatze der Gegenseitigkeit entsprechend werden die Türkei und Bulgarien auf den serbischen Linien dieselben Vorteile genießen. Diese Vorteile werden ihnen auch auf der ungarischen Anschlußlinie, welche in Budapest münden soll, sowie auf den Linien, welche gegenwärtig Budapest mit Wien verbinden, gewährleistet, insoweit nicht für die letzteren schon bestehende, auf Grund von Konzessionen erworbene Rechte entgegenstehen.

Die Verwaltungen der auf Grund dieser Konvention zu bauenden Eisenbahnen werden direkte Zugsanschlüsse für den Personen- und Güterverkehr zwischen ihren Hauptstationen, Konstantinopel und Salonich inbegriffen, einführen. Ebenso werden direkte Anschlüsse hergestellt zwischen den besagten Hauptstationen und Salonich einerseits und Wien und Budapest andrerseits inbegriffen.

Artikel 11.

Die Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen sollen gehalten sein, sich über die nötigen Abmachungen behufs der im internationalen Verkehr anzuwendenden Reglements und direkten Tarife zu verständigen.

Diese direkten Tarife werden auf Grundlage gleicher Tariseinheitssätze festgesetzt. Es wird aber den Steigungen von 10 pro 1000 oder mehr und den Kurven von 600 Meter oder kürzerem Halbmesser Rechnung getragen werden, indem jetzt schon festgesetzt wird, daß die wirkliche Kilometerzahl nach einer von den Verwaltungen der beteiligten Eisenbahnen zu vereinbarenden Skala um einen aliquoten Teil vermehrt werden kann, welcher aber im Maximum 100 Prozent nicht übersteigen darf.

Diese direkten Tarife und die anderen von den Bahnverwaltungen vereinbarten Abmachungen werden von den-

selben der Genehmigung der betreffenden Regierungen unterbreitet werden.

Die Grundlage für die Regelung der beiderseitigen Beziehungen in Eisenbahntarifangelegenheiten bildet die vorstehende Konvention mit der Maßgabe, daß die Anwendung der Bestimmungen nur auf die sogenannten Konventionslinien (vergl. die Artikel 2, 3, 4 und 5) beschränkt ist.

Anhang.

Handels- und Zollvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Belgien, R. G. Bl. 1892, S. 241, und 1905, S. 599.

(Handels- und Zollvertrag vom 6. Dezember 1891 in der durch den Zusatzvertrag vom 22. Juni 1904 abgeänderten Fassung. In Kraft seit 1. März 1906.)

Artikel 10.

Auf Eisenbahnen soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise als der Zeit und Art der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden. Namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Sendungen weder in Bezug auf die Abfertigung noch hinsichtlich der Beförderungspreise ungünstiger als die in dem betreffenden Gebiete nach einem inländischen Bestimmungsorte oder nach dem Auslande abgehenden Sendungen behandelt werden, sofern sie auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung befördert werden.

Artikel 11.

Die Zollabfertigung des internationalen Verkehres auf den Eisenbahnen, welche die Gebiete der vertragschließenden Teile verbinden, richtet sich nach den Bestimmungen der Anlage D.

Schlußprotokoll.

Zu Artikel 10.

Die vertragschließenden Teile werden auf dem Gebiete des Eisenbahntarifwesens einander tunlichst unterstützen, insbesondere indem auf jeweiliges Verlangen des einen Teiles für Waren, in denen ein Verkehr nach der fraglichen Richtung besteht, direkte Eisenbahnfrachttarife hergestellt werden.

Dieselben sind darüber einig, daß die Frachttarife und alle Frachtermäßigungen oder sonstigen Begünstigungen, welche, sei es durch die Tarife, sei es durch besondere Anordnungen oder Vereinbarungen für Erzeugnisse der eigenen Landesgebiete gewährt werden, den gleichartigen, aus dem Gebiete des einen Teiles in das Gebiet des anderen Teiles übergehenden oder das letztere transitierenden Transporten bei der Beförderung auf derselben Bahnstrecke und in derselben Verkehrsrichtung in gleichem Umfange zu bewilligen sind.

Demgemäß sind insbesondere die auf der Beförderungsstrecke bei gebrochener Abfertigung auf Grund der Lokal-, beziehungsweise Verbandtarife sich ergebenden Frachtsätze auf Verlangen des anderen Teiles auch in die direkten Tarife einzurechnen.

Eine Ausnahme von vorstehenden Bestimmungen soll nur stattfinden, soweit es sich im Transporte zu milden oder öffentlichen Zwecken handelt.

Bestimmungen über die Zollabfertigung des internationalen Verkehres auf den Eisenbahnen.

I. Bestimmungen über die Güterzüge.

Artikel 1.

Alle Wagen, welche sich in verschlußsicher eingerichteten Wagen verpackt finden, sollen bei gehörigem Verschlusse dieser Wagen mittels Bleie oder Vorlegeschlösser, sowohl bei dem Eingange als bei dem Ausgange, bei Nacht wie bei Tag, an Sonn- und Festtagen wie an jedem anderen Tage der Revision bei den betreffenden Grenzzollämtern nicht unterliegen.

In Betreff der verschlußsicheren Einrichtung der Wagen sind die auf der Berner Konferenz vom 15. Mai 1886 vereinbarten Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr, sowie die etwaigen Abänderungen und Ergänzungen derselben maßgebend.

Füllen die bei der Beladung der vorbezeichneten Wagen übrig gebliebenen oder die überhaupt vorhandenen Kollos keinen solchen Wagen aus, so können sie, mit dem Anspruch auf die vorerwähnten Erleichterungen, in Wagenabteilungen oder in abhebbaren Kasten oder Körben von mindestens 0·309 Kubikmeter Inhalt, deren Benutzung zuvor von der Zollverwaltung gestattet worden ist, verladen und unter Verschluß durch Vorlegeschlösser oder Bleie befördert werden. Für die von der Postbehörde benutzten Kasten, Körbe oder Felleisen findet eine Beschränkung hinsichtlich der Größe nicht statt.

Artikel 2.

Die Bestimmungsorte, nach welchen die über die Zollgrenze zwischen dem deutschen Zollgebiet und Belgien eingehenden Güterzüge mit den im Artikel 1 erwähnten Erleichterungen befördert werden können, werden gegenseitig rechtzeitig mitgeteilt werden.

Jeder der vertragschließenden Teile behält sich die Änderung des betreffenden Verzeichnisses und die Mitteilung hierüber an den anderen Teil vor.

Artikel 3.

Die beim Ausgange in dem einen Staate etwa beigegebenen Begleitungsbeamten haben die Züge auf das Gebiet des benachbarten Staates bis zur ersten Station, wo sich ein Zollamt befindet, zu begleiten. Sie dürfen den Zug nicht eher verlassen, als bis sie die in jedem Lande vorgeschriebenen Förmlichkeiten erfüllt haben.

Artikel 19.

Man ist darüber einverstanden, daß durch die gegenwärtigen Bestimmungen den Gesetzen eines jeden Landes in Betreff der wegen Zolldefraudation oder Kontravention verwirkten Strafen oder denen, in welchen Verbote oder Beschränkungen der Einfuhr, der Ausfuhr oder des Durchgangsverkehres angeordnet sind, in keiner Weise Eintrag geschehen, sowie daß es in jedem Lande der Zollverwaltung unbenommen bleiben soll, in Fällen, in denen erhebliche Gründe des Verdachts, daß ein Betrug versucht wurde, obwalten, zur Revision der Waren und zu den anderen Förmlichkeiten bei dem Grenzzollamte sowohl als auch nötigenfalls bei anderen Ämtern schreiten zu lassen.

Artikel 20.

Die Zollverwaltungen der vertragschließenden Staaten werden sich die hinsichtlich der Ausführung der gegenwärtigen Bestimmungen an ihre Beamten ergehenden Instruktionen und Anweisungen gegenseitig mitteilen.

Dieselben werden in Übereinstimmung dahin wirken, daß die Abfertigungsstunden für die Zollbeamten soviel als möglich im Einklange mit den richtig bemessenen Bedürfnissen des Eisenbahndienstes geregelt werden.

Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Bulgarien, R. G. Bl. 1906, S. 1,

in Kraft seit 1. Jänner 1906, a. St.

enthält hinsichtlich der Eisenbahntarife keinerlei Bestimmungen.

Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Italien, R. G. Bl. 1892, S. 97; 1905, S. 413.

(Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag vom 6. Dezember 1891 in der durch den Zusatzvertrag vom 3. Dezember 1904 abgeänderten Fassung. In Kraft seit 1. März 1906.)

Artikel X a.

Auf Eisenbahnen soll weder hinsichtlich der Beförderungspreise noch der Zeit und Art der Abfertigung ein

Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden. Insbesondere sollen für die aus Italien nach einer deutschen Station oder durch Deutschland beförderten Gütersendungen auf den deutschen Bahnen keine höheren Tarife angewendet werden als für gleichartige deutsche oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke. Das gleiche soll auf den italienischen Bahnen für Gütersendungen aus Deutschland gelten, die nach einer italienischen Station oder durch Italien befördert werden.

Ausnahmen sollen nur zulässig sein, soweit es sich um Transporte zu ermäßigten Preisen für öffentliche oder milde Zwecke handelt.

Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Rumänien, R. G. Bl. 1894, S. 1; 1905, S. 253.

(Handels-, Zoll- und Schiffahrtsvertrag vom 21. Oktober 1893 in der durch den Zusatzvertrag vom 8. Oktober 1904 abgeänderten Fassung, in Kraft seit 1. März 1906,

enthält hinsichtlich der Eisenbahntarife keinerlei Bestimmungen.

Handels- und Schiffahrtsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland R. G. Bl. 1894, S. 153; 1905, S. 35.

(Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 29. Jänner/10. Februar 1894 in der durch den Zusatzvertrag vom 15./28. Juli 1904 abgeänderten Fassung. In Kraft seit 1. März 1906.)

Artikel 19.

Die beiden vertragschließenden Teile behalten sich das Recht vor, ihre Eisenbahntransporttarife nach eigenem Ermessen zu bestimmen.

Jedoch soll weder hinsichtlich der Beförderungspreise noch hinsichtlich der Zeit und der Art der Abfertigung zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile ein Unterschied gemacht werden. Insbesondere sollen für die von Rußland nach einer deutschen Station oder durch das Deutsche Reich beförderten Gütertransporte auf den deutschen Bahnen keine höheren Tarife angewendet werden, als für gleichartige deutsche oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke erhoben werden. Das gleiche soll auf den russischen Bahnen für Gütersendungen aus dem Deutschen Reiche gelten, welche nach einer russischen Station oder nach Rußland befördert werden.

Ausnahmen von vorstehenden Bestimmungen sollen nur zulässig sein, soweit es sich um Transporte zu ermäßigten Preisen für öffentliche oder milde Zwecke handelt.

Schlußprotokoll zum Vertragstext.

Zu Artikel 19.

Die vertragschließenden Teile werden einander im Eisenbahntarifwesen, insbesondere durch Herstellung direkter

Frachttarife, tunlichst unterstützen. Namentlich sollen solche direkte Frachttarife nach den deutschen Häfen Danzig (Neufahrwasser), Königsberg (Pillau) und Memel zur Vermittlung sowohl der Ausfuhr als der Einfuhr nach Rußland den Bedürfnissen des Handels entsprechend eingeführt werden.

Zugleich sollen die Frachtsätze für die im russischen Eisenbahntarif zum Getreide gerechneten Artikel sowie für Flachs und Hanf von den russischen Aufgabestationen bis zu den oben erwähnten Häfen nach denjenigen Bestimmungen gebildet und unter die am Transport beteiligten deutschen und russischen Bahnen verteilt werden, welche für die nach den Häfen Liebau und Riga führenden russischen Eisenbahnen jetzt in Kraft sind oder in Kraft treten werden. Die außer den Frachtsätzen erhobenen Zuschläge (Nebengebühren) sollen in gleicher Weise gebildet und der Betrag derselben nach den russischen Vorschriften unter die beteiligten Linien verteilt werden, wobei man darüber einverstanden ist, daß nur eine einzige Grenzgebühr, die den russischen und den deutschen zur Grenze führenden Bahnen zu gleichen Teilen zufällt, erhoben werden darf.

Diese Verpflichtung bezieht sich nur auf die beiderseitigen Staatsbahnen; doch werden die beiden Regierungen dahin zu wirken suchen, daß die Privatbahnen bei der Tarifbildung und Frachtverteilung auf ihren Linien die gleichen Grundsätze anwenden. Sollten sich jedoch trotzdem die am Verkehr in einer der bezeichneten Richtungen beteiligten Privatbahnen diesen Grundsätzen der Tarifbildung und Verteilung nicht unterwerfen, so sollen diese Grundsätze auch für die Staatsbahnen der vertragschließenden Teile nicht mehr bindend sein.

Die zur Zeit bestehenden besonderen Bestimmungen zur Regelung des Wettbewerbes zwischen Königsberg und Danzig bleiben in Kraft.

Handels- und Zollvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und Serbien, R. G. Bl. 1893, S. 269, 1906, S. 319.

(Handels- und Zollvertrag mit Serbien vom 21. August 1892 in der durch den Zusatzvertrag vom 29. November 1904 abgeänderten Fassung. In Kraft seit 1. März 1906.)

Artikel XI b.

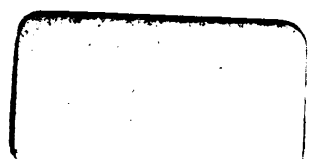
Auf Eisenbahnen soll weder hinsichtlich der Beförderungspreise noch der Zeit und Art der Abfertigung ein Unterschied zwischen den Bewohnern der Gebiete der vertragschließenden Teile gemacht werden. Insbesondere sollen für die aus Serbien nach einer deutschen Station oder durch Deutschlaud beförderten Gütersendungen auf den deutschen Bahnen keine höheren Tarife angewendet werden, als für gleichartige deutsche oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstrecke, das gleiche soll auf den serbischen Bahnen für Gütersendungen aus Deutschland gelten, die nach einer serbischen Station oder durch Serbien befördert werden.

Ausnahmen sollen nur zulässig sein, soweit es sich um Transporte zu ermäßigten Preisen für öffentliche oder milde Zwecke handelt.

Handels- und Zollvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz, R. G. Bl. 1892, S. 195; 1905, S. 319.

(In Kraft seit 1. Jänner 1906.)

enthält hinsichtlich der Eisenbahntarife keinerlei Bestimmungen.



Aus 400.15 vol.19
Die bestimmungen der neuen handelsv
Widener Library 007192819
3 2044 081 673 378